

Sammelkästen

II. D, 6841

(16)

# BETRIEBSRESULTATE

DER

B R A U N S C H W E I G I S C H E N

# EISENBAHNEN

VOM

J A H R E 1872.



UB Braunschweig 84



10279-469-6

# BETRIEBSRESULTATE

DER

B R A U N S C H W E I G I S C H E N

# EISENBAHNEN

VOM

J A H R E 1872.

---

VERÖFFENTLICHT

DURCH DIE

DIRECTION DER BRAUNSCHWEIGISCHEN EISENBAHN-GESELLSCHAFT.

---

BRAUNSCHWEIG,

DRUCK UND PAPIER VON FRIEDRICH VIEWEG UND SOHN.

1874.

# Inhaltsverzeichnis.

Tabelle	I. Bahnbeschreibung . . . . .	} Siehe die Betriebs- resultate vom Jahre 1871.
"	II. Beschreibung des Oberbaues . . . . .	
"	III. Bauwerke auf den Bahnhöfen und Haltestellen . . . . .	
"	IV. Bestand der Locomotiven und Tender . . . . .	Seite 3 bis 9
"	IV <sup>a</sup> . Nachweisung der unbrauchbar gewordenen und ausser Be- trieb gesetzten Locomotiven . . . . .	" 10 u. 11
"	V. Bestand der Wagen . . . . .	" 12 bis 14
"	VI. Anlage-Capital . . . . .	" 15 " 17
"	VII. Beamten- und Arbeiter-Personal . . . . .	" 18 u. 19
"	VIII. Leistungen der Locomotiven . . . . .	" 20 u. 21
"	IX. Leistungen der Wagen . . . . .	" 22 bis 24
"	X. Personen- und Güter-Frequenz . . . . .	" 25 " 29
"	XI. Massen-Frequenz . . . . .	" 30 u. 31
"	XII. Uebersicht vom Personen-Verkehre . . . . .	" 32 bis 36
"	XIII. Commercielle Uebersicht vom Güterverkehre . . . . .	" 37 " 41
"	XIV. Leistungen des elektro-magnetischen Telegraphen . . . . .	" 42 u. 43
"	XV. Einnahme . . . . .	" 44 u. 45
"	XVI. Ausgabe . . . . .	" 46 u. 47
"	XVII. Abrechnung:	
	A. vom gesammten Eisenbahnbetriebe . . . . .	" 48
	B. über den Erneuerungsfonds . . . . .	" 49
	C. über den Reservefonds . . . . .	" 50 bis 52
	D. über den Dispositionsfonds . . . . .	" 52
	E. Vermögens-Bilanz . . . . .	" 53
"	XVIII. Unterhaltung der Locomotiven und Tender . . . . .	" 54
"	XIX. Unterhaltung der Wagen . . . . .	" 55
"	XX. Betriebsverhältnisse seit Erbauung der Bahnen . . . . .	" 56 " 59
"	XXI. Verhältnisse der Unterstützungsanstalt für das Eisenbahn- Personal . . . . .	" 60 u. 61
"	XXII. Maasse, Gewichte und Münzen . . . . .	" 62 bis 64

# **IV.**

**Bestand der Locomotiven und Tender**

**a m**

**Ende des Jahres 1872.**

---

## IV. Bestand der Locomotiven und

Nro.		Namen der Locomotiven.	Durch- messer der Cylinder.  Meter.	Kolben- hub.  Meter.	Durchmesser der		Expan- sion.	Gewöhn- licher Dampf- druck im Kessel pro □" engl.  Pfd. engl.	Anzahl der		Gewicht der Locomotive		Maximal- Geschwin- digkeit pro Meile in Minuten.	Leistung bei der Maximal- geschwin- digkeit in Achsen à 100 Ctr.	Maximal- leistung in Achsen à 100 Ctr.	
Laufende	Ordnungs-				Trieb- räder.	Laufräder.   Meter.			gekuppelten Triebachsen.	Laufachsen.	leer.	mit Was- ser.				
A e l t e r e L o -																
1	1	Blankenburg <sup>1)</sup>	0,330	0,456	1,676	1,067	0,950	fest 7/8	70	1	2	265	295	8	30	60
2	2	Wildemann <sup>2)</sup>	0,381	0,610	1,448	—	—	veränderl.	80	3	—	382	422	8	90	130
3	3	Crodo <sup>3)</sup> . . .	0,381	0,610	1,448	—	—	"	80	3	—	399	439	8	90	130
4	4	Brocken <sup>4)</sup> . . .	0,381	0,610	1,448	—	—	"	80	3	—	400	440	8	90	130
		Summa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 446	1 596	—	—	—
Lastzuglocomotiven älterer Construction																
5	1	Germania . . .	0,381	0,610	1,448	1,067	—	veränderl.	85	2	1	428	468	9	90	130
6	2	Concordia . . .	0,381	0,610	1,448	1,067	—	"	85	2	1	426	466	9	90	130
7	3	Hannover . . .	0,381	0,610	1,448	1,067	—	"	85	2	1	427	467	9	90	130
8	4	Cöln . . . . .	0,381	0,610	1,448	1,067	—	"	85	2	1	427	467	9	90	130
9	5	Hamburg . . .	0,381	0,610	1,448	0,997	—	"	85	2	1	443	491	9	90	130
10	6	Elbe . . . . .	0,381	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	470	523	9	90	130
11	7	Rhein . . . . .	0,381	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	472	525	9	90	130
12	8	Weser . . . . .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	468	528	9	100	150
13	9	Oker . . . . .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	466	521	9	100	150
14	10	Leine . . . . .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	472	528	9	100	150
15	11	Solling . . . .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	471	533	9	100	150
16	12	Schöningen . .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	477	529	9	100	150
17	13	Helmstedt . . .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	478	530	9	100	150
18	14	Asse . . . . .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	478	533	9	100	150
19	15	Cassel . . . . .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	478	533	9	100	150
20	16	Bode . . . . .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	470	523	9	100	150
21	17	Hils . . . . .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	470	532	9	100	150
22	18	Autur . . . . .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	533	600	9	100	150
		Summa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 354	9 297	—	—	—
Personenzuglocomotiven älterer Con-																
23	1	Berlin . . . . .	0,381	0,610	1,676	0,997	—	veränderl.	85	2	1	452	502	7 1/2	90	118
24	2	Bremen . . . . .	0,381	0,610	1,676	0,997	—	"	85	2	1	447	494	7 1/2	90	118
25	3	Dresden . . . .	0,381	0,610	1,676	0,997	—	"	85	2	1	469	519	7 1/2	90	118
26	4	Leipzig . . . .	0,381	0,610	1,676	0,997	—	"	100	2	1	461	511	7 1/2	90	118
27	5	Elm . . . . .	0,381	0,610	1,676	0,997	—	"	100	2	1	472	527	7 1/2	90	118
28	6	Radau . . . . .	0,406	0,610	1,676	0,997	—	"	100	2	1	476	531	7 1/2	100	140
29	7	Holzminnen . .	0,406	0,610	1,676	0,997	—	"	100	2	1	491	546	7 1/2	100	140
30	8	Oels . . . . .	0,406	0,610	1,676	0,997	—	"	100	2	1	478	530	7 1/2	100	140
31	9	Elfenstein . . .	0,381	0,610	1,676	0,997	—	"	100	2	1	470	520	7 1/2	90	118
32	10	Frankfurt . . .	0,381	0,610	1,676	0,997	—	"	100	2	1	470	520	7 1/2	90	118
		Summa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 686	5 200	—	—	—
Schnellzuglocomotiven																
33	1	London . . . . .	0,381	0,559	1,829	1,143	—	veränderl.	100	1	2	475	528	5	45	85
34	2	Paris . . . . .	0,381	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	470	523	5	45	85
35	3	Amsberg . . . .	0,381	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	473	526	5	45	85
36	4	Gandersheim . .	0,381	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	463	513	5	45	85
37	5	Seesen . . . . .	0,381	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	479	531	5	45	85
38	6	Ilse . . . . .	0,381	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	476	531	5	45	85
39	7	Gauss . . . . .	0,381	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	475	530	5	45	85
40	8	Lessing . . . . .	0,381	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	475	530	5	45	85
41	9	Roswitha . . . .	0,381	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	500	560	5	45	85
42	10	Welf . . . . .	0,381	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	500	560	5	45	85
43	11	Göttingen . . .	0,406	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	535	600	5	55	97
44	12	Lüneburg . . . .	0,406	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	535	600	5	55	97
45	13	Richmond . . .	0,406	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	535	600	5	55	97
		Summa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 391	7 132	—	—	—

# Tender am Ende des Jahres 1872.

Maximalgeschwindigkeit für die Maximalleistung pro Stunde in Meilen.	Fabrikant.		Ankaufspreis. Thaler.	In Betrieb genommen am:	Durchfahrene Meilen bis Ende 1872.	Gewicht des Tenders		Ankaufspreis. Thaler.	Preis der Locomotive und des Tenders im Ganzen. Thaler.	Bemerkungen.
	Name.	Wohnort.				leer.	mit Wasser.			
						Zollcentner.				
c o m o t i v e n.										<sup>1)</sup> Zwei Achsen liegen zwischen Feuerkiste und Rauchkammer, eine Achse liegt hinter Feuerkiste. Radstand der Locomotive 3,479 Meter, des Tenders 3,124 Mtr., Gesamttrastand 6,603 Mtr. <sup>2)</sup> Sämtliche 3 Achsen liegen zwischen Feuerkiste und Rauchkammer. Radstand der Locomotive 3,602 Meter, des Tenders 3,298 Mtr., Gesamttrastand 6,900 Mtr. <sup>3)</sup> Desgleichen. — <sup>4)</sup> Desgl.
2	Forester	Liverpool	6 790	November 1843	48 518	114	171	2 010	8 800	
2	Stephenson	New-Castle	12 610	September 1843	71 365	147	212	2 600	15 210	
2	Derselbe	Daselbst	12 780	October 1843	61 373	170	235	2 780	15 560	
2	Derselbe	Daselbst	14 640	12. November 1846	62 598	155	220	2 150	16 790	
—	—	—	46 820	—	243 854	586	838	9 540	56 360	
mit zwei gekuppelten Achsen.										
2	Egestorff	Hannover	12 340	23. April 1848	56 119	150	215	2 190	14 530	Sämtliche Achsen liegen zwischen Feuerkiste und Rauchkammer. Radstand der Locomotive 3,222 Meter, des Tenders 3,022 Meter, Gesamttrastand 6,244 Meter.
2	Derselbe	Daselbst	12 340	1. September 1848	69 560	147	212	2 130	14 470	
2	Derselbe	Daselbst	12 340	23. December 1848	66 210	152	227	2 180	14 520	
2	Derselbe	Daselbst	12 340	19. März 1849	58 697	152	227	2 180	14 520	
2	Derselbe	Daselbst	12 168	1. Mai 1851	54 704	187	265	2 583	14 751	
2	Derselbe	Daselbst	12 186	24. December 1853	60 136	198	282	2 366	14 552	
2	Derselbe	Daselbst	12 180	15. Januar 1854	63 012	196	280	2 352	14 532	
2	Derselbe	Daselbst	12 446	28. December 1854	53 147	200	277	2 315	14 761	
2	Derselbe	Daselbst	12 444	31. Januar 1855	62 122	206	274	2 313	14 757	
2	Derselbe	Daselbst	12 444	24. April 1855	71 525	215	285	2 313	14 757	
2	Derselbe	Daselbst	12 527	22. August 1856	78 105	205	282	2 317	14 844	
2	Derselbe	Daselbst	13 055	13. November 1856	50 583	235	316	2 608	15 663	
2	Derselbe	Daselbst	12 943	3. März 1857	64 762	235	316	2 610	15 553	
2	Derselbe	Daselbst	14 816	23. October 1857	63 743	212	292	3 401	18 217	
2	Derselbe	Daselbst	14 800	21. November 1857	56 052	212	292	3 403	18 203	
2	Derselbe	Daselbst	14 887	17. März 1858	58 716	205	282	3 352	18 239	Lage der Achsen wie vorstehend. Radstand der Locomotive 3,554 Meter, des Tenders 3,048 Meter, Gesamttrastand 6,602 Meter.
2	Derselbe	Daselbst	14 888	15. April 1858	48 338	205	282	3 353	18 241	
2	Derselbe	Daselbst	14 569	13. October 1861	44 422	230	310	3 367	17 936	
—	—	—	235 713	—	1 079 953	3 542	4 916	47 333	283 046	
struction mit zwei gekuppelten Achsen.										
2	Egestorff	Hannover	12 340	3. Mai 1850	66 034	195	279	2 180	14 520	Sämtliche Achsen liegen zwischen Feuerkiste und Rauchkammer. Radstand der Locomotive 3,530 Meter, des Tenders 3,047 Meter, Gesamttrastand 6,577 Meter.
2	Derselbe	Daselbst	12 340	25. Juli 1850	72 868	178	259	2 180	14 520	
2	Derselbe	Daselbst	12 503	18. März 1852	66 601	195	280	2 334	14 737	
2	Derselbe	Daselbst	12 483	22. Mai 1852	69 313	198	283	2 334	14 717	
2	Derselbe	Daselbst	13 011	26. October 1856	55 275	209	289	2 605	15 616	
2	Derselbe	Daselbst	13 031	24. December 1856	73 324	211	290	2 615	15 646	
2	Derselbe	Daselbst	14 947	26. December 1857	48 054	212	292	3 403	18 350	
2	Derselbe	Daselbst	15 153	20. Januar 1858	49 415	211	290	3 214	18 367	
2	Derselbe	Daselbst	14 047	3. April 1858	54 743	211	290	2 813	16 860	
2	Derselbe	Daselbst	14 047	10. Mai 1858	47 438	211	290	2 813	16 860	
—	—	—	133 902	—	603 065	2 031	2 840	26 291	160 193	
mit einer Triebachse.										
4	Egestorff	Hannover	12 015	10. August 1853	71 751	225	301	2 108	14 123	Zwei Achsen zwischen Feuerkiste und Rauchkammer, eine Achse hinter Feuerkiste. Radstand der Locomotive 4,367 Meter, des Tenders 3,369 Meter, Gesamttrastand 7,736 Meter.
4	Derselbe	Daselbst	12 015	19. November 1853	72 309	220	296	2 108	14 123	
4	Derselbe	Daselbst	12 032	16. Mai 1855	70 021	228	307	2 313	14 345	
4	Derselbe	Daselbst	11 973	7. Juli 1855	61 692	228	296	2 314	14 287	
4	Derselbe	Daselbst	11 952	6. October 1855	64 050	228	307	2 315	14 267	
4	Derselbe	Daselbst	12 630	31. März 1857	62 541	238	318	2 616	15 246	
4	Derselbe	Daselbst	14 874	28. April 1858	46 863	228	307	3 647	18 521	
4	Derselbe	Daselbst	13 936	26. Juni 1858	59 610	228	307	2 914	16 850	
4	Derselbe	Daselbst	14 474	7. Juni 1861	50 454	250	330	3 511	17 985	
4	Derselbe	Daselbst	14 474	26. Juli 1861	42 545	250	330	3 511	17 985	
4	Derselbe	Daselbst	15 479	20. December 1862	42 779	250	360	3 508	18 987	Lage der Achsen wie vorstehend. Radstand der Locomotive 4,699 Meter, des Tenders 3,369 Meter, Gesamttrastand 8,068 Meter.
4	Derselbe	Daselbst	15 462	22. Januar 1863	38 427	265	400	3 508	18 970	
4	Derselbe	Daselbst	15 505	2. April 1864	40 247	265	400	3 508	19 013	
—	—	—	176 821	—	723 289	3 103	4 259	37 881	214 702	

## Bestand der Locomotiven und Tender

Nro.		N a m e n  der Locomotiven.	Durch- messer der Cylinder.  Meter.	Kolben- hub.  Meter.	Durchmesser der		Expan- sion.	Gewöhn- licher Dampf- druck im Kessel pro □'' engl.  Pfd. engl.	Anzahl der		Gewicht der Locomotive		Maximal- Geschwin- digkeit pro Meile in Minuten.	Leistung bei der Maximal- geschwin- digkeit in Achsen  a 100 Ctr.	Maximal- leistung in Achsen  a 100 Ctr.	
Laufende	Ordnungs-				Trieb- räder.  Meter.	Laufräder.  Meter.			gekuppelten Triebachsen.  Laufachsen.	leer.  Zollcentner.	mit Was- ser.					
Schnellzuglocomotiven mit																
46	1	Schill . . . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	veränderl.	100	2	1	590	650	5	75	125
47	2	Goslar . . . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
48	3	Ottmer . . . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
49	4	Paderborn . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
50	5	Fallstein . . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
51	6	Wien . . . . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
52	7	München . . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
53	8	Minden . . . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
54	9	Lothar . . . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
55	10	Finkler . . . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
56	11	Osterode . . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
57	12	Vienenburg . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
58	13	Börsum . . . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
59	14	Egestorf . . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
60	15	Sybillenort . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
61	16	Herzberg . . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
62	17	Streitberg . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
63	18	Bulk . . . . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
64	19	Drömling . . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
65	20	Grund . . . . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
66	21	Metz . . . . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
67	22	Sedan . . . . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
68	23	Strassburg . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
69	24	Orleans . . . .	0,432	0,559	1,829	1,143	—	"	100	2	1	590	650	5	75	125
		Summa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 160	15 600	—	—	—
Lastzuglocomotiven mit zwei gekuppelten																
70	1	Sölter . . . . .	0,432	0,610	1,448	—	—	veränderl.	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
71	2	Innerste . . . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
72	3	Regenstein . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
73	4	Ecker . . . . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
74	5	Fürstenberg . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
75	6	Münster . . . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
76	7	Ilseburg . . . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
77	8	Elberfeld . . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
78	9	Hessen . . . . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
79	10	Romke . . . . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
80	11	Emden . . . . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
81	12	Huy . . . . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
82	13	Jerxheim . . . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
83	14	Bielstein . . . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
84	15	Oschersleben . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
85	16	Klausthal . . . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
86	17	Wolfstein . . . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
87	18	Schimmerwald .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
88	19	Michaelstein . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
89	20	Sachsenberg . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
90	21	Kattnase . . . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
91	22	Hoppelnberg . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
92	23	Rabenklippe . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
93	24	Elz . . . . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
94	25	Prag . . . . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
95	26	Stettin . . . . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
96	27	Lübeck . . . . .	0,432	0,610	1,448	—	—	"	100	2	—	630	680	7 1/2	120	180
		Summa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 010	18 360	—	—	—



## am Ende des Jahres 1872. (Fortsetzung).

Maximal- geschwin- digkeit für die Maximal- leistung pro Stunde in Meilen.	Fabrikant.		Ankaufs- preis.  Thaler.	In Betrieb genommen am:	Durch- fahrene Meilen bis Ende 1872.	Gewicht des Tenders		An- kaufs- preis.  Thaler.	Preis der Locomotive und des Tenders im Ganzen.  Thaler.	Bemerkungen.
	Name.	Wohnort.				leer.	mit Wasser. Zollcentner.			
zwei gekuppelten Achsen.										
4	Egestorff	Hannover	18 017	14. December 1865	31 406	260	400	2 854	20 871	Zwei Achsen zwischen Feuerkiste und Rauchkammer, eine Achse unter der schrägen Feuerkiste, Radstand der Locomotive 4,572 Meter, des Tenders 3,249 Meter. Gesamttrabstand 10,411 Meter.
4	Derselbe	Daselbst	18 017	20. December 1865	36 404	260	400	2 854	20 871	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	1. Mai 1866	37 247	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	2. Mai 1867	31 710	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	10. Mai 1867	28 868	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	24. December 1867	23 878	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	12. Januar 1868	22 307	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	4. April 1868	21 417	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	10. October 1868	24 355	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	4. October 1868	22 488	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	7. October 1868	23 372	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	16. October 1868	25 227	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	20. November 1868	26 204	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	30. November 1868	22 006	260	400	3 512	20 881	
4	Dr. Strousberg, vorm. Egestorff	Daselbst	15 975	25. October 1870	14 211	260	400	3 012	18 987	
4	Derselbe	Daselbst	15 975	14. November 1870	9 921	260	400	3 012	18 987	
4	Derselbe	Daselbst	15 975	15. November 1870	11 434	260	400	3 012	18 987	
4	Derselbe	Daselbst	15 975	7. December 1870	13 297	260	400	3 012	18 987	
4	Derselbe	Daselbst	15 975	20. December 1870	10 665	260	400	3 012	18 987	
4	Derselbe	Daselbst	18 950	14. Februar 1871	8 515	260	400	—	18 950	
4	Derselbe	Daselbst	19 130	20. August 1871	8 941	260	400	—	19 130	
4	Derselbe	Daselbst	19 130	28. August 1871	8 650	260	400	—	19 130	
4	Derselbe	Daselbst	19 130	16. September 1871	5 372	260	400	—	19 130	
4	Derselbe	Daselbst	19 130	18. October 1871	6 406	260	400	—	19 130	
—	—	—	419 807	—	474 301	6 240	9 600	62 912	482 719	In der Ankaufssumme der Locomotiven ist der Preis der Tender mit enthalten.
Achsen. System Behne-Kool.										
2	Egestorff	Hannover	15 517	7. December 1863	36 502	264	400	3 388	18 905	Zwei Achsen zwischen Feuerkiste und Rauchkammer. Das überhängende Gewicht der langen Feuerkiste wird durch die erste Tenderachse getragen, weshalb der Tender durch Universalgelenkhängeisen mit der Locomotive verbunden ist. Radstand der Locomotive 2,362 Meter, des Tenders 3,886 Meter, Gesamttrabstand 8,610 Meter.
2	Derselbe	Daselbst	17 016	25. April 1865	31 581	260	400	2 805	19 821	
2	Derselbe	Daselbst	17 016	2. Mai 1865	29 621	260	400	2 805	19 821	
2	Derselbe	Daselbst	16 320	30. Juni 1866	28 289	260	400	3 512	19 832	
2	Derselbe	Daselbst	16 320	1. September 1866	28 569	260	400	3 512	19 832	
2	Derselbe	Daselbst	16 320	29. September 1866	26 282	260	400	3 512	19 832	
2	Derselbe	Daselbst	16 320	15. November 1866	25 494	260	400	3 512	19 832	
2	Derselbe	Daselbst	16 320	24. November 1866	27 774	260	400	3 512	19 832	
2	Derselbe	Daselbst	16 320	20. Juni 1867	23 411	260	400	3 512	19 832	
2	Derselbe	Daselbst	16 320	23. Juli 1867	24 162	260	400	3 512	19 832	
2	Derselbe	Daselbst	16 320	1. August 1867	23 654	260	400	3 512	19 832	
2	Derselbe	Daselbst	16 320	29. August 1867	24 196	260	400	3 512	19 832	
2	Derselbe	Daselbst	16 320	15. August 1867	23 050	260	400	3 512	19 832	
2	Derselbe	Daselbst	16 320	19. September 1867	24 732	260	400	3 512	19 832	
2	Dr. Strousberg, vorm. Egestorff	Daselbst	16 320	6. Februar 1869	16 013	260	400	3 512	19 832	
2	Derselbe	Daselbst	16 320	9. Februar 1869	8 960	260	400	3 512	19 832	
2	Derselbe	Daselbst	16 320	10. Februar 1869	18 864	260	400	3 512	19 832	
2	Derselbe	Daselbst	16 320	28. März 1869	8 841	260	400	3 512	19 832	
2	Derselbe	Daselbst	16 320	4. April 1869	16 399	260	400	3 512	19 832	
2	Derselbe	Daselbst	16 320	14. Februar 1869	19 337	260	400	3 512	19 832	
2	Derselbe	Daselbst	15 267	29. August 1870	9 299	264	400	3 008	18 275	
2	Derselbe	Daselbst	15 183	22. October 1870	9 851	264	400	3 008	18 191	
2	Derselbe	Daselbst	15 183	9. November 1870	7 904	264	400	3 008	18 191	
2	Derselbe	Daselbst	18 166	15. Januar 1871	9 001	260	400	—	18 166	
2	Derselbe	Daselbst	18 143	17. October 1872	790	260	400	—	18 143	
2	Derselbe	Daselbst	18 143	19. October 1872	744	260	400	—	18 143	
2	Derselbe	Daselbst	18 143	23. October 1872	558	260	400	—	18 143	
—	—	—	445 217	—	503 878	7 036	10 800	77 726	522 943	Der Preis des Tenders ist in der Kaufssumme der Locomotive mit enthalten.

## Bestand der Locomotiven und Tende.

Nro.	Namen	Durchmesser der Cylinder.	Kolben-hub.	Durchmesser der		Expansion.	Gewöhnlicher Dampfdruck im Kessel pro □" engl.	Anzahl der gekuppelten Triebachsen.	Anzahl der Laufachsen.	Gewicht der Locomotive		Maximal-Geschwindigkeit pro Meile in Minuten.	Leistung bei der Maximalgeschwindigkeit in Achsen	Maximalleistung in Achsen
Laufende	Ordnungs-	Meter.	Meter.	Trieb-räder.	Lauf-räder.		Pfd. engl.			leer.	mit Wasser.		à 100 Ctr.	à 100 Ctr.

## Lastzuglocomotiven mit drei gekup-

97	1	Bruno . . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	veränderl.	100	3	—	745	820	9	120	180
98	2	Dankwart . .	0.457	0.660	1.448	—	—	"	100	3	—	750	820	9	180	280
99	3	Eberstein . .	0.457	0.660	1.448	—	—	"	100	3	—	750	820	9	180	280
100	4	Stadtdoldendorf	0.457	0.660	1.448	—	—	"	100	3	—	750	820	9	180	280
101	5	Aller . . . .	0.457	0.660	1.448	—	—	"	100	3	—	750	820	9	180	280
102	6	Höxter . . . .	0.457	0.660	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
103	7	Bevern . . . .	0.457	0.660	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
104	8	Rammelsberg	0.457	0.660	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
105	9	Bärenstein . .	0.457	0.660	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
106	10	Teufelsmauer .	0.457	0.660	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
107	11	Burg-Homburg	0.457	0.610	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
108	12	Halberstadt .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
109	13	Stauffenburg .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
110	14	Düsseldorf . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
111	15	Köterberg . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
112	16	Königslutter .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
113	17	Hildesheim . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
114	18	Rosstrappe . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
115	19	Walkenried . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
116	20	Rübeland . . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
117	21	Hasselfelde . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
118	22	Kreienzen . . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
119	23	Nordhausen . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
120	24	Weissenburg . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
121	25	Saarbrücken . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
122	26	Spichern . . .	0.457	0.610	1.381	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
123	27	Wörth . . . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
124	28	Elsass . . . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
125	29	Lothringen . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
126	30	Deutschland . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
127	31	Potsdam . . .	0.457	0.610	1.137	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
128	32	Stuttgart . . .	0.457	0.610	1.137	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
129	33	Magdeburg . .	0.457	0.610	1.137	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
130	34	Harzburg . . .	0.457	0.610	1.137	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
131	35	Darmstadt . . .	0.457	0.610	1.137	—	—	"	100	3	—	725	795	9	180	280
Summa		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25 495	27 950	—	—	—

## Tenderlocomotiven mit

132	1	Hansa . . . .	0.381	0.610	1.143	—	—	veränderl.	100	3	—	540	595	12	125	200
133	2	Brabant . . .	0.381	0.610	1.143	—	—	"	100	3	—	540	595	12	125	200
134	3	Elfas . . . .	0.381	0.610	1.143	—	—	"	100	3	—	540	595	12	125	200
135	4	Ith . . . . .	0.381	0.610	1.143	—	—	"	100	3	—	540	595	12	125	200
136	5	Soest . . . .	0.381	0.610	1.143	—	—	"	100	3	—	540	595	12	125	200
137	6	Main . . . . .	0.381	0.610	1.143	—	—	"	100	3	—	540	595	12	125	200
138	7	Thale . . . .	0.381	0.610	1.143	—	—	"	100	3	—	540	595	12	125	200
139	8	Aachen . . . .	0.381	0.610	1.143	—	—	"	100	3	—	540	595	12	125	200
Summa		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 320	4 760	—	—	—

## R e c a p i -

Ältere Locomotiven . . . . .											1 446	1 596	—	—	—
Lastzuglocomotiven älterer Construction . . . . .											8 354	9 297	—	—	—
Personenzuglocomotiven desgleichen . . . . .											4 686	5 200	—	—	—
Lastzuglocomotiven mit einer Triebachse . . . . .											6 391	7 132	—	—	—
Schnellzuglocomotiven mit zwei gekuppelten Achsen . . . . .											14 160	15 600	—	—	—
Locomotiven mit zwei gekuppelten Achsen. System Behne-Kool . . . . .											17 010	18 360	—	—	—
Lastzuglocomotiven mit drei gekuppelten Achsen, desgleichen . . . . .											25 495	27 950	—	—	—
Tenderlocomotiven mit drei gekuppelten Achsen . . . . .											4 320	4 760	—	—	—
Summa . . . . .											81 862	89 895	—	—	—

am Ende des Jahres 1872 (Fortsetzung).

Maximal- geschwin- digkeit für die Maximal- leistung pro Stunde in Meilen.	Fabrikant.		Ankaufs- preis.  Thaler.	In Betrieb genommen am:	Durch- fahrene Meilen bis Ende 1872.	Gewicht des Tenders		An- kaufs- preis.  Thaler.	Preis der Locomotive und des Tenders im Ganzen.  Thaler.	Bemerkungen.
	Name.	Wohnort.				leer.	mit Wasser.			
peltten Achsen. System Behne-Kool.										
2	Egestorff	Hannover	22 022	12. Juni 1861	30 552	250	400	3 017	25 039	Drei Achsen zwischen Feuerkiste und Rauchkammer. Das überhängende Gewicht der langen Feuerkiste wird durch die erste Tenderachse getragen. Der Tender ist mit der Maschine durch Universalgelenkhängeisen verbunden. Radstand der Locomotive 3,429 Meter, des Tenders 3,784 Mtr. Gesamttrradstand 9,788 Meter.
2	Derselbe	Daselbst	19 017	18. März 1863	33 134	265	400	3 338	22 355	
2	Derselbe	Daselbst	19 017	3. Juni 1863	32 831	265	400	3 338	22 355	
2	Derselbe	Daselbst	19 017	6. Juli 1863	27 317	265	400	3 338	22 355	
2	Derselbe	Daselbst	19 019	11. Mai 1864	32 736	265	400	3 338	22 357	
2	Derselbe	Daselbst	21 017	8. August 1865	31 833	250	400	2 560	23 577	
2	Derselbe	Daselbst	21 017	12. August 1865	25 967	250	400	2 560	23 577	
2	Derselbe	Daselbst	21 017	31. August 1865	27 591	250	400	2 560	23 577	
2	Derselbe	Daselbst	21 017	9. September 1865	30 735	250	400	2 560	23 577	
2	Derselbe	Daselbst	21 017	2. October 1865	28 276	250	400	2 560	23 577	
2	Derselbe	Daselbst	21 017	7. October 1865	30 982	250	400	2 560	23 577	Drei Achsen zwischen Feuerkiste und Rauchkammer. Das überhängende Gewicht der langen Feuerkiste wird durch die erste Tenderachse getragen. Der Tender ist mit der Maschine durch Universalgelenkhängeisen verbunden. Radstand der Locomotive 3,429 Meter, des Tenders 3,784 Meter, Gesamttrradstand 9,448 Meter.
2	Derselbe	Daselbst	20 025	5. Juni 1866	28 239	250	400	3 562	23 587	
2	Derselbe	Daselbst	20 025	23. Juni 1866	28 827	250	400	3 562	23 587	
2	Derselbe	Daselbst	20 025	16. August 1866	24 722	250	400	3 562	23 587	
2	Derselbe	Daselbst	20 025	12. September 1866	29 005	250	400	3 562	23 587	
2	Derselbe	Daselbst	20 025	16. März 1867	23 527	250	400	3 562	23 587	
2	Derselbe	Daselbst	20 025	23. März 1867	26 370	250	400	3 562	23 587	
2	Derselbe	Daselbst	20 025	29. März 1867	26 670	250	400	3 562	23 587	
2	Derselbe	Daselbst	20 025	18. April 1867	25 647	250	400	3 562	23 587	
2	Derselbe	Daselbst	20 025	19. Februar 1868	22 873	250	400	3 562	23 587	
2	Derselbe	Daselbst	20 025	5. Juni 1868	22 659	250	400	3 562	23 587	Von Ord.-Nro. 21 bis incl. 35 ist der Preis des Tenders in der Ankaufsumme der Locomotive mit enthalten.
2	Derselbe	Daselbst	20 025	1. März 1868	24 356	250	400	3 562	23 587	
2	Derselbe	Daselbst	20 025	15. April 1868	21 705	250	400	3 562	23 587	
2	Dr. Strousberg, vorm. Egestorff	Daselbst	21 650	21. August 1871	8 035	250	400	—	21 650	
2	Derselbe	Daselbst	21 650	26. August 1871	6 986	250	400	—	21 650	
2	Derselbe	Daselbst	21 650	5. September 1871	6 601	250	400	—	21 650	
2	Derselbe	Daselbst	21 650	15. September 1871	6 724	250	400	—	21 650	
2	Derselbe	Daselbst	21 650	29. September 1871	6 393	250	400	—	21 650	
2	Derselbe	Daselbst	21 650	5. October 1871	5 896	250	400	—	21 650	
2	Derselbe	Daselbst	19 938	5. Juli 1872	1 902	250	400	—	19 938	
2	Derselbe	Daselbst	19 938	6. Juli 1872	1 948	250	400	—	19 938	
2	Derselbe	Daselbst	19 938	17. Juli 1872	2 240	250	400	—	19 938	
2	Derselbe	Daselbst	19 938	31. Juli 1872	1 825	250	400	—	19 938	
2	Derselbe	Daselbst	19 938	7. December 1872	223	250	400	—	19 938	
2	Derselbe	Daselbst	19 938	10. December 1872	204	250	400	—	19 938	
—	—	—	714 022	—	685 531	8 810	14 000	74 473	788 495	
drei gekuppelten Achsen.										
2	Egestorff	Hannover	14 917	15. October 1863	333	—	—	—	14 917	Zwei Achsen zwischen Feuerkiste und Rauchkammer, eine Achse hinter der Feuerkiste. Radstand der Locomotive 3,733 Meter.
2	Derselbe	Daselbst	14 917	17. November 1863	204	—	—	—	14 917	
2	Derselbe	Daselbst	14 917	13. Mai 1865	6 591	—	—	—	14 917	
2	Derselbe	Daselbst	14 917	20. Mai 1865	5 768	—	—	—	14 917	
2	Derselbe	Daselbst	14 917	5. März 1867	9 917	—	—	—	14 917	
2	Derselbe	Daselbst	14 917	13. März 1867	3 303	—	—	—	14 917	
2	Derselbe	Daselbst	14 917	19. März 1867	170	—	—	—	14 917	
2	Derselbe	Daselbst	14 917	27. März 1867	4 521	—	—	—	14 917	
—	—	—	119 336	—	30 807	—	—	—	119 336	
t u l a t i o n.										
—	—	—	46 820	—	243 854	586	838	9 540	56 860	
—	—	—	235 713	—	1 079 953	3 542	4 916	47 333	283 046	
—	—	—	133 902	—	603 065	2 031	2 840	26 291	160 193	
—	—	—	176 821	—	723 289	3 103	4 259	37 881	214 702	
—	—	—	419 807	—	474 301	6 240	9 600	62 912	482 719	
—	—	—	445 217	—	503 878	7 036	10 800	77 726	522 943	
—	—	—	714 022	—	685 531	8 810	14 000	74 473	788 495	
—	—	—	119 336	—	30 807	—	—	—	119 336	
—	—	—	2 291 638	—	4 344 678	31 348	47 253	336 156	2 627 794	

IV<sup>a</sup>. Nachweisung der unbrauchbar gewordene:

Laufende Nro.	N a m e n der Locomotiven.	Durch- messer der Cylinder.  Meter.	Kolben- hub.  Meter.	Durchmesser der			Expan- sion.	Gewöhn- licher Dampf- druck im Kessel pro □" engl.  Pfd. engl.	Anzahl der		Gewicht der Locomotive		Maximal- Geschwin- digkeit pro Meile in Minuten.
				Trieb- räder.  Meter.	Laufräder.   Meter.	gekuppelten Triebachsen.			Laufachsen.	leer.	mit Was- ser.  Zollcentner.		
1	Baltimore . . . . .	0,267	0,457	1,219	0,761	0,761	fest $\frac{5}{6}$	70	1	2	191	216	—
2	Manchester . . . . .	0,330	0,457	1,676	1,066	1,066	" $\frac{5}{6}$	70	1	2	270	300	—
3	Harzburg . . . . .	0,330	0,457	1,676	1,066	1,066	" $\frac{5}{6}$	70	1	2	303	333	—
4	Advance . . . . .	0,279	0,457	1,448	0,914	0,914	veränderl.	70	1	2	235	260	—
5	Swift . . . . .	0,279	0,457	1,448	0,914	0,914	"	70	1	2	237	262	—
6	Zorge . . . . .	0,330	0,457	1,676	1,066	1,066	fest $\frac{5}{6}$	70	1	2	292	322	—
7	Magdeburg . . . . .	0,330	0,457	1,676	1,066	0,914	" $\frac{7}{8}$	70	1	2	274	304	—
8	Hackelberg . . . . .	0,330	0,457	1,676	1,066	1,066	" $\frac{5}{6}$	70	1	2	297	327	—
9	Dart . . . . .	0,330	0,457	1,524	1,066	0,914	" $\frac{5}{6}$	70	1	2	293	323	—
10	Hercynia . . . . .	0,356	0,559	1,676	1,066	1,676	veränderl.	80	2	1	338	421	—
11	Braunschweig . . . .	0,267	0,457	1,219	0,761	0,761	fest $\frac{5}{6}$	70	1	2	226	251	—
12	Wolfenbüttel . . . .	0,355	0,559	1,701	1,100	—	veränderl.	80	2	1	—	—	—

und ausser Betrieb gesetzten Locomotiven.

Fabrikant.		An- kaufs- preis.  Thaler.	In Betrieb genommen	Durch- fahrene Meilen bis Ende 1872.	Ausser Betrieb gesetzt.	Gewicht des Tenders		An- kaufs- preis.  Thaler.	Preis der Locomotive und des Tenders im Ganzen.  Thaler.	Bemerkungen.
Name.	Wohnort.					leer.  Zollcentner.	mit Was- ser.			
Norris	Philadelphia	12 730	Januar 1839	26 458	Ende 1854	114	171	2 520	15 250	
Sharp-Roberts	Manchester	11 230	September 1842	48 416	Ende 1861	159	232	2 640	13 870	
Maschinenfabrik	Zorge	13 330	Mai 1843	36 366	Ende 1859	115	172	2 140	15 470	
Forester	Liverpool	15 550	December 1838	25 916	Ende 1864	114	171	1 640	17 190	
Derselbe	Daselbst	15 550	eodem	24 161	Ende 1864	114	171	2 460	18 010	
Maschinenfabrik	Zorge	13 330	Mai 1842	34 614	Ende 1864	100	157	2 790	16 120	
Forester	Liverpool	6 790	November 1843	39 584	5. October 1866	114	171	1 980	8 770	
Maschinenfabrik	Zorge	13 330	Juli 1842	45 067	Ende 1869	148	208	2 150	15 480	
Forester	Liverpool	12 810	August 1840	71 169	August 1871	127	184	1 720	14 530	
Stephenson	New-Castle	11 940	October 1843	93 941	August 1871	154	219	2 600	14 540	
Bahnhofswerkstatt	Braunschweig	10 700	April 1843	30 278	Januar 1871	85	142	1 930	12 630	
Stephenson	Liverpool	13 920	9. November 1846	85 587	Ende 1871	165	230	2 150	16 070	

Gattung  der Wagen.	Nro.	Bedeckt oder offen.	Anzahl der Wagen.	Ein jeder Wagen							
				besitzt Achsen	kann fassen				Equi- pagen	Luxus- Pferde	Güter, Pferde u. Vieh.
					Personen						
					in Classe						
Stück.	I.	II.	III.	IV.	Stück.	Stück.	Ctr.				
Hof-Reisewagen . . . .	1	bedeckt	1	3	24	—	—	—	—	—	—
Salonwagen . . . . .	76	"	1	3	24	—	—	—	—	—	—
Personenwagen . . . .	(3, 4, 5, 13, 14, 22, 24, 47 bis 56, 72 bis 76, 77 bis 80, 98 bis 106, 112, 113, 124, 125, 129, 138 bis 153, 154, 175, 176, 180, 215 bis 219 )	"	64	3	6	32	—	—	—	—	—
Desgleichen . . . . .	23	"	1	3	—	48	—	—	—	—	—
Desgleichen . . . . .	69 bis 71, 81 bis 83	"	6	3	6	16	40	—	—	—	—
Desgleichen . . . . .	16, 18, 20, 34, 171 bis 174	"	8	3	6	16	20	—	—	—	—
Desgleichen . . . . .	31	"	1	3	6	8	40	—	—	—	—
Desgleichen . . . . .	(2, 6, 7, 9, 10, 17, 19, 21, 26 bis 28, 30, 33, 36, 38 bis 46, 57 bis 68, 84 bis 97, 107, 108, 114 bis 119, 122, 123, 126 bis 128, 130 bis 137, 155 bis 170, 177 bis 179 )	"	89	3	—	—	60	—	—	—	—
Desgleichen . . . . .	12	"	1	3	—	—	56	—	—	—	—
Desgleichen (Post.) . .	221, 222	"	2	3	6	16	—	—	—	—	—
Desgleichen " . . . .	(8, 25, 29, 32, 35, 37, 109 bis 111, 120, 121 )	"	11	3	—	—	30	—	—	—	—
Desgleichen " . . . .	11	"	1	3	—	—	40	—	—	—	—
Desgleichen . . . . .	187 bis 191	"	5	3	—	—	20	50	—	—	—
Desgleichen . . . . .	199 bis 205, 207 bis 214	"	15	3	—	—	—	75	—	—	—
Desgleichen . . . . .	298 bis 300	"	3	2	—	8	30	—	—	—	—
Desgleichen (Geräthe-) .	15	"	1	3	—	8	—	36	—	—	—
Summa Personenwag.			—	210	—	—	—	—	—	—	—
Pferdewagen . . . . .	351 bis 353	bedeckt	3	2	—	—	—	—	—	3	100
Güterwagen . . . . .	365 bis 400	"	36	2	—	—	—	—	—	—	100
Viehswagen mit doppel- tem Boden . . . . .	401	"	1	2	—	—	—	—	—	—	100
Güterwagen . . . . .	(402 bis 407, 409 bis 413, 415 bis 417, 419, 420, 422 bis 441, 473 bis 476 )	"	70	2	—	—	—	—	—	—	100
Viehswagen . . . . .	477 bis 489	"	13	2	—	—	—	—	—	—	100
Güterwagen . . . . .	490 bis 623, 630 bis 663	"	173	2	—	—	—	—	—	—	100
Viehswagen . . . . .	664 bis 673	"	10	2	—	—	—	—	—	—	100
Güterwagen . . . . .	674 bis 775	"	102	2	—	—	—	—	—	—	100
Desgleichen . . . . .	933 bis 1021, 1023 bis 1200	"	267	2	—	—	—	—	—	—	200
Desgleichen . . . . .	(1501, 1503 bis 1513, 1515 bis 1521, 1523, 1524, 1526 bis 1547 )	"	43	4	—	—	—	—	—	—	200
Desgleichen . . . . .	1551 bis 1553	"	3	3	—	—	—	—	—	—	200
Gepäckwagen . . . . .	1601—1654, 1665—1670	"	60	3	—	—	—	—	—	—	150
Summa der bedeck- ten Güterwagen. . .			—	781	—	—	—	—	—	—	—
Transportwagen . . . .	1708	offen	1	4	—	—	—	—	—	—	400
Desgleichen . . . . .	(1801 bis 2698, 2711 bis 2718) 12751 bis 2885, 2906 bis 2922	"	1058	2	—	—	—	—	—	—	200
Desgleichen . . . . .	3601—3606, 3609—3610	"	8	4	—	—	—	—	—	—	200
Desgleichen . . . . .	3607	"	1	4	—	—	—	—	—	—	300
Desgleichen . . . . .	(3701 bis 3711, 3715, 3751 bis 3758 )	"	20	3	—	—	—	—	—	—	200
Desgleichen . . . . .	(3652, 3654, 3655, 3657 bis 3680 )	"	27	3	—	—	—	—	—	—	120
Desgleichen . . . . .	(4201 bis 4221, 4223 bis 4261, 4263 bis 4274, 4276 bis 4289, 4291 bis 4330, 4340 bis 4343, 4222, 4262, 4290, 4331 bis 4339, 4341, 4342, 4344 bis 4349 )	"	128	2	—	—	—	—	—	—	100
Desgleichen . . . . .	4454	"	20	2	—	—	—	—	—	—	200
Desgleichen . . (Vieh-)	4501, 4504 bis 4560	"	1	2	—	—	—	—	—	—	100
Desgleichen . (Langholz-)	4591 bis 4592	"	58	2	—	—	—	—	—	—	100
Desgleichen . (Equipage-)		"	2	2	—	—	—	—	1	—	100
Summa der offenen Güterwagen			—	1324	—	—	—	—	—	—	—
Kleine Erdtransportwagen Zusammenstellung.	ohne	offen	2	2	—	—	—	—	—	—	30
a) Personenwagen . . .	—	—	210	—	—	—	—	—	—	—	—
b) Bedeckte u. offene Gü- terwagen . . . . .	—	—	2105	—	—	—	—	—	—	—	—
c) Kleine Erdtransport- wagen . . . . .	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Dazu Braunschweigischer An- theil an den gemeinschaftlichen Wagen der Verwaltungen des Preussisch-Braunschweigischen Verbandes:			Sa. Summarum	—	2317	—	—	—	—	—	—
Berlin-Potsdam-Magdeh.-Braun- schweig, Westphalen und Ber- gisch-Märkische											
Personenwagen I. u. II. Cl.	1 bis 16 . . . . .	bedeckt	16	3	6	32	—	—	—	—	—
Desgleichen III. Classe	101 bis 103 . . . . .	"	8	3	—	—	60	—	—	—	—
Dienstwagen mit Retiraden	201 bis 208 . . . . .	"	8	3	5	8	—	—	—	—	—

Alle Wagen									Anzahl der Bremsen.	Gewicht		Preis der Wagen. Thaler.	Durchschnittspreis		Bemerkun- gen.	
besitzen Achsen.	können fassen							Stück.		Ctr.	Ctr.		Thaler.	Thaler.		Thaler.
	Personen				Equi- pagen.	Luxus- Pferde.	Güter, Pferde u. Vieh.									
	in Classe															
Stück.	I.	II.	III.	IV.	Stück.	Stück.	Ctr.	Stück.	Ctr.	Ctr.	Thaler.	Thaler.	Thaler.			
3 3	24 24	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	240 230	80 77	5 409 4 000	5 409 4 000	1 803 1 333	Nr. 13, 22, 24, 215 bis 219 wa- ren früher gemeinschaft- liche Wagen des N. D. V. und sind bei der Verthei- lung der Braunschwei- gischen Eisen- bahn zugefal- len (alter Nr. 64, 112, 114, 125, 130, 134, 135 u. 140).	
192	384	2048	—	—	—	—	—	40	15 684	82	245 913	3 843	1 281			
3 18 24 3	— 36 48 6	48 96 128 8	— 240 160 40	— — — —	— — — —	— — — —	— — — —	— 6 5 —	188 1 478 1 949 228	63 82 81 76	3 020 24 120 28 929 2 500	3 020 4 020 3 616 2 500	1 006 1 340 1 205 833			
267	—	—	5340	—	—	—	—	42	19 789	74	258 339	2 903	968			
3 6 33	— 12 —	— 32 —	56 — 330	— — —	— — —	— — —	— — —	— 2 5	188 440 2 318	63 73 70	2 700 3 228 31 190	2 700 1 614 2 835	900 538 945	früher N. D. V. Wagen Nr. 104 und 109.		
3 15 45 6 3	— — — — —	— — — 24 8	40 100 — 90 —	— 250 1 125 — 36	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— 5 15 — 1	198 1 197 3 377 438 242	66 80 75 73 81	2 700 14 680 42 596 7 140 3 236	2 700 2 936 2 840 2 380 3 236	900 979 947 1 190 1 079			
627	534	2392	6396	1 411	—	—	—	121	48 184	77	679 700	3 237	1 084			
6 72 2	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	9 — —	300 3 600 100	— 15 —	366 4 248 103	61 59 52	4 419 50 190 519	1 473 1 394 519	736 697 259			Die Wagen Nr. 385 u. 387 ha- ben Gepäck- wagen-Ein- richtung.
140	—	—	—	—	—	—	7 000	6	7 323	52	82 035	1 172	586			
26 346 20 204 534	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	1 300 17 300 1 000 10 200 53 400	— 70 7 36 122	1 248 19 676 1 188 11 920 39 558	48 57 59 58 74	12 340 243 550 15 385 139 820 381 303	949 1 408 1 538 1 370 1 428	474 704 769 685 714			
172 9 180	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	8 600 600 9 000	— — 60	8 497 415 13 043	49 46 72	97 232 4 650 133 312	2 261 1 550 2 222	565 517 741			
1711	—	—	—	—	—	9	112 400	316	107 585	63	1 164 755	1 491	681			
4 2116 32 4 60 81	— — — — — —	— — — — — —	— — — — — —	— — — — — —	— — — — — —	— — — — — —	400 211 600 1 600 300 4 000 3 240	— 395 — — — 5	330 124 141 1 568 200 2 893 2 762	82 59 49 50 48 34	3 000 1 225 165 17 005 2 000 24 480 27 144	3 000 1 158 2 126 2 000 1 224 1005	750 579 531 500 408 335			
256 240 2 116 4	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — 2	— — — — —	12 800 4 000 100 5 800 200	— 37 — — —	11 184 1 986 117 6 257 154	44 50 58 54 38	106 807 23 668 954 62 063 1 402	834 1 183 954 1 070 701	417 592 477 535 350			
2715	—	—	—	—	2	—	244 040	437	151 592	56	1 493 688	1 128	550			
4	—	—	—	—	—	—	60	—	29	7	216	108	54			
627 4426 4	534 — —	2392 — —	6396 — —	1 411 — —	— 2 —	— 9 —	— 356 440 60	121 753 —	48 184 259 177 29	77 59 7	679 700 2 658 443 216	3 237 1 263 108	1 084 601 54	Br. Antheil für 0,23 182 = 27884 Thlr 23 Gr. 10 Pf., der wirklichen Anschaffungs- kosten. Durch die Abrechnung d. d. Berlin, den 19. 72 sind incl. Zinsen von Br. gezahlt für 0,23182 von 126 264 Thaler 17 Gr. 6 Pf. = 29 270 Thaler 20 Gr. 2 Pf.		
5057	534	2392	6396	1 411	2	9	356 500	874	307 390	61	3 338 359	1 441	660			
48 21 24	96 — 40	512 — 64	— 480 —	— — —	— — —	— — —	— — —	8 8 8	— — —	— — —	65 911 23 995 30 380,4	4 119 2 999 3 797	1 373 1 000 1 266			

# Veränderung des Wagenbestandes.

Gattung der Wagen.	Bedeckt oder offen.	Bis Ende 1871						Im Jahre 1872						Also bis Ende 1872						Bestand Ende 1872.		
		angeschafft			zurückgestellt			angeschafft			zurück- gestellt			angeschafft			zurückgestellt			Stück.	Achsen.	Preis.
		Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.			
Personenwagen . . . . .	bedeckt	206	602	655 275	30	77	70 391	38	114	107 076	4	12	12 260	244	716	762 351	34	89	82 651	210	627	679 700
Desgleichen . . . . .	offen	16	32	8 600	16	32	8 600	—	—	—	—	—	—	16	32	8 600	16	32	8 600	—	—	—
Güterwagen . . . . .	bedeckt	740	1640	1 120 673	24	63	33 115	67	140	80 817	2	6	3 620	807	1780	1 201 490	26	69	36 735	781	1711	1 164 755
Desgleichen . . . . .	offen	1084	2237	1 221 944	64	130	45 640	316	633	332 070	12	25	14 636	1400	2870	1 554 014	76	155	60 326	1324	2715	1 493 688
Kleine Erdwagen . . . . .	„	130	260	43 251	128	256	43 035	—	—	—	—	—	—	130	260	43 251	128	256	43 035	2	4	216
Personen-, Güter- u. kleine Erd- wagen . . . . .	bedeckt u. offen	2176	4771	3 049 743	262	558	200 781	421	887	519 963	18	43	30 566	2597	5658	3 569 706	280	601	231 347	2317	5057	3 338 359



## **VI.**

### **Anlagecapital und dessen Verwendung.**

---

	A.	B.	C.	D.	E.	F.	G.	H.	I.
	Grund- entschädi- gungen.	Erd- arbeiten.	Brücken.	Oberbau.	Weichen.	Über- fahrten.	Bahnhöfe.	Locomo- tiven.	Wagen.
	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler
I. Durch die von der früheren Herzogl. Verwaltung angeliehenen Capitalien .	958 857	3 752 259	1 047 395	4 037 591	103 033	195 753	1 022 322	681 821	721 276
II. Aus den Betriebsaufkünften bis Ende 1871	320 604	422 980	185 261	603 549	24 126	11 353	1 401 994	1 793 291	2 157 132
III. „ „ im Jahre 1872	—	—	—	17 931	5 963	1 014	133 837	94 702	121 335
Summa . . .	1 279 461	4 175 239	1 232 656	4 659 071	133 122	208 120	2 558 153	2 569 814	2 999 743
Davon ab:									
Der Werth der aus der Nutzung gefalle- nen Anlagen mit . . . . .	26 423 ***)	—	48 226	124 317	4 157	2 507	88 229	104 680	148 272
Bleibt nutzbares Anlagecapital . . . . .	1 253 038	4 175 239	1 184 430	4 534 754	128 965	205 613	2 469 924	2 465 134	2 851 471
Procente des nutzbaren Anlagecapitals .	6,13	20,42	5,79	22,18	0,63	1,01	12,08	12,06	13,95
Kosten pro Bahnmeile (auf 36,11 Reichs- Meilen vertheilt) . . . . .	34 701	115 626	32 801	125 582	3 571	5 694	68 400	68 267	78 966

K.	L.	M.	N.	O.	Summa	Repartition des von der früheren Herzogl. Verwaltung angeliehenen Baucapitals.			
						Bahnstrecken.	Bahnlänge (genau). Meilen	Ursprüngliches Anlagecapital	
								im Ganzen Thaler	pro Meile Thaler
Administration. Thaler	Zinsen. Thaler	Elektromagnetischer Telegraph. Thaler	Werkstätten-Inventarium. Thaler	Insgesamt. Thaler	Thaler				
255 774	351 735	55 548	—	232 936	13 416 300 *)	Braunschweig - Wolfenbüttel .	1,58	544 600	344 684
						Wolfenbüttel - Oschersleben . .	7,31	2 146 200	293 598
						Wolfenbüttel - Harzburg . . .	4,50	640 000	142 539
						Braunsch. - Hannov. Grenze .	2,51	747 200	297 689
						Börssum - Kreiensen . . . . .	8,15	3 151 700	386 712
						Jerxheim - Helmstedt . . . . .	3,03	1 176 600	388 317
						Büddenstedt - Trendelbusch . .	0,42	50 000	119 048
						Kreiensen - Holzminden . . . .	6,28	3 960 000	630 573
						Börssum - Jerxheim . . . . .	3,13	1 000 000	319 489
11 035	111	59 736	159 216	34 659	7 185 047				
—	—	16 924	1 922	759	394 387 **)	Summa in { Braunsch. Meilen	36,91	13 416 300	363 487
						{ Reichs-Meilen . .	36,11	13 416 300	363 487
266 809	351 846	132 208	161 138	268 354	20 995 734	*) Das Anlagecapital für den Bau des Doppelgleises von Wolfenbüttel resp. Jerxheim bis Holzminden, für den Bau der Seesen-Osteroder und den Bau der Braunschweig-Helmstedter Bahn wird erst nach Vollendung der ganzen Anlage in die nebenstehende Tabelle aufgenommen werden, und wird hier nachrichtlich bemerkt, dass bis zum Schlusse des Jahres 1872 für den erstgenannten Bau 2 506 307 Thaler, für den zweiten Bau 1 239 715 Thaler und für den letzten Bau 2 956 348 Thaler verausgabt worden sind.			
—	—	2 600	—	—	549 411 †)	**) Ausschliesslich 23 800 Thaler, welche vom Holzmindener Doppelgleisfonds dem Reservefonds überwiesen sind.			
266 809	351 846	129 608	161 138	268 354	20 446 323	***) Einschliesslich 25 000 Thaler für den von der Herzogl. Staatsregierung zurückbehaltenen Eisenbahnpark zu Braunschweig.			
1,30	1,72	0,63	0,79	1,31	100,00	†) Seit der Begründung des Erneuerungsfonds vom 1. Januar 1869 an ist der Werth der aus der Nutzung gefallenen Anlagen nicht mehr vergrössert worden, weil angenommen werden kann, dass die Zuschüsse zum Erneuerungsfonds den Abgang an Gleisen und Fahrzeugen decken.			
7 888	9 744	3 589	4 462	7 432	566 223				

## VII. Uebersicht des Beamten-

(Mit Ausschluss des bei Neu-

	Fest angestellte Beamte		Nicht fest angestellte Officianten	
	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Remunera- tion. Thlr.
I. Central-Verwaltung:				
1. Direction . . . . .	5	17 917	—	—
2. Bureau . . . . .	54	33 912	35	6 807
3. Drucker, Billetstempler, Boten, Heizer und Zimmerwärter . . . . .	6	2 058	—	—
4. Hauptcasse (incl. zweier Boten) . . . . .	11	7 346	1	180
II. Bahn- und Bahnhofsverwaltung:				
1. Generelle Aufsicht und Leitung:				
a) Technischer Dienst . . . . .	12	12 310	8	4 958
b) Büreaudienst (incl. dreier Boten) . . . . .	24	12 525	7	1 645
2. Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn:				
a) Bahnaufseher . . . . .	28	11 077	3	700
b) Bahnwärter und Gehülfen . . . . .	—	—	574	110 687
c) Weichenwärter und Gehülfen . . . . .	—	—	276	59 089
d) Arbeiter bei Unterhaltung der Bahn . . . . .	—	—	—	—
3. Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahnhöfe:				
a) Bahnhofsaufseher, Portiers und Perronwärter . . . . .	55	23 151	6	1 192
b) Thorwärter, Nachtwächter, Zimmerwärter, Laternenputzer etc. . . . .	1	177	8	1 526
c) Arbeiter bei Unterhaltung der Bahnhöfe . . . . .	—	—	—	—
III. Transportverwaltung:				
1. Generelle Aufsicht und Leitung . . . . .	3	3 550	—	—
2. Expeditionsdienst:				
a) Expediten, Einnehmer, Buchführer und Assistenten . . . . .	107	58 713	32	7 928
b) Magazinaufseher, Waagemeister, Güterbegleiter, Boten, Arbeiter bei Verladung des Gepäcks, der Güter und Producte . . . . .	20	6 634	—	—
3. Fahrdienst:				
a) Locomotivführer und Assistenten . . . . .	113	62 882	12	3 466
b) Heizer . . . . .	—	—	131	37 943
c) Zugführer, Schaffner und Fahrgehülfen . . . . .	124	45 539	261	51 326
d) Packmeister . . . . .	22	8 035	—	—
e) Arbeiter bei Arrangirung der Züge, Putzen, Schmieren der Wagen etc. . . . .	—	—	—	—
4. Maschinenverwaltung:				
a) Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Locomotiven und Tender . . . . .	4	2 223	—	—
b) Putzen derselben . . . . .	—	—	—	—
c) Verarbeitung des Kokes und Brennholzes . . . . .	—	—	—	—
5. Wagenverwaltung:				
a) Wagenverwalter, Wagenmeister und Wagencontroleure . . . . .	4	1 868	1	120
b) Arbeiter behuf Unterhaltung der Wagen . . . . .	—	—	—	—
IV. Verwaltung der elektro-magnetischen Telegraphen (incl. dreier Boten) . . . . .	17	8 115	22	4 314
V. Werkstättenverwaltung:				
1. Generelle Aufsicht und Leitung:				
a) Technischer Dienst . . . . .	2	1 563	6	2 954
b) Büreaudienst (incl. zweier Boten) . . . . .	9	4 454	6	1 325
c) Modellmeister und Aufseher . . . . .	16	7 340	2	538
2. Leistungen im Interesse der Werkstatt . . . . .	—	—	—	—
3. Leistungen für den Bahnbetrieb . . . . .	—	—	—	—
VI. Verwaltung des Uniformirungswesens . . . . .	2	1 575	—	—
Ueberhaupt . . . . .	639	332 964	1 391	296 698
Im Durchschnitt pro Person und Jahr Thlr.	—	521	—	213
" " " " " Tag Gr.	—	—	—	—

# und Arbeiter-Personals.

bauten beschäftigten Personals.)

Handwerker				Handarbeiter				Erläuterungen.
in Tagelohn		in Accord		in Tagelohn		in Accord		* Bei Annahme von 300 Arbeitstagen pro Mann. ** Bei Annahme einer gleichen Arbeitszeit und eines höheren Werthes der Accorarbeit gegen Tagelohnarbeit, wie 1,4 : 1.
Anzahl *	Lohn. Thlr.	Anzahl * *	Lohn. Thlr.	Anzahl *	Lohn. Thlr.	Anzahl * *	Lohn. Thlr.	
—	—	—	—	—	—	—	—	Der Werth der Emolumente, als freie Wohnung, Dienstkleidung, Meilengelder, Prämien und Gratificationen, ist dem Gehalte hinzugerechnet.
1,0	240	—	—	3,8	646	1,3	266	
—	—	—	—	—	—	0,1	24	
—	—	—	—	—	—	—	—	Darunter 1 Beamter, welcher die Funct. III. 1. u. V. 1. mit ausübt.
—	—	—	—	2,1	427	1,5	210	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3.
6,7	1 712	39,8	10 565	181,9	25 756	546,0	118 128	
—	—	—	—	—	—	—	—	
14,4	3 915	69,9	24 668	108,3	19 308	—	—	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3.
—	—	—	—	31,0	4 852	16,4	3 192	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	Ausserdem der Pos. II. 1. a. aufgeführte Beamte.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	418,6	72 600	16,1	4 697	Dieselben versehen zugleich die Function Pos. V. 1. a. Die Arbeiten behuf Unterhaltung der Locomotiven sind unter den Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3. enthalten.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3. Der Dienst auf den Stationen wird von dem Expeditions-personale mit besorgt.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	233,3	46 029	—	—	Ausserdem die Pos. II. 1. a. u. III. 4. a. aufgeführten Beamten.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	24,3	3 768	135,6	25 715	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3.
—	—	—	—	2,3	333	70,1	21 038	
—	—	—	—	—	—	—	—	
35,0	9 236	—	—	2,9	495	—	—	Der Dienst auf den Stationen wird von dem Expeditions-personale mit besorgt.
—	—	—	—	0,4	83	0,6	187	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	Ausserdem die Pos. II. 1. a. u. III. 4. a. aufgeführten Beamten.
—	—	—	—	0,1	16	0,4	83	
—	—	—	—	—	—	—	—	
18,9	4 465	5,0	1 787	81,6	14 841	2,0	399	
310,1	73 310	252,9	87 371	51,5	9 012	15,2	3 049	
—	—	—	—	—	—	—	—	
336,1	92 878	367,6	124 391	1192,1	198 166	805,3	176 993	
—	241	—	338	—	166	—	220	
—	24,1	—	33,8	—	16,6	—	22,0	

## VIII. Leistungen der Locomotiven

Laufende Nro.	Ordnungs-Nro.	N a m e n der L o c o m o t i v e n .	Durchlaufene Meilen		Laufende Nro.	Ordnungs-Nro.	N a m e n der L o c o m o t i v e n .	Durchlaufene Meilen	
			beladen	leer				beladen	leer
		<b>Aeltere Locomotiven.</b>					<b>Transport</b>	104 969,8	8 706,9
1	1	Blankenburg . . . . .	93,0	6,0			<b>Schnellzuglocomotiven mit zwei gekuppelten Achsen.</b>		
2	2	Wildemann . . . . .	525,0	359,2					
3	3	Crodo . . . . .	—	—					
4	4	Brocken . . . . .	—	—	46	1	Schill . . . . .	1 330,5	232,2
		<b>Lastzuglocomotiven älterer Construction mit zwei gekuppelten Achsen.</b>			47	2	Goslar . . . . .	3 833,6	112,1
5	1	Germania . . . . .	—	—	48	3	Ottmer . . . . .	4 272,7	207,5
6	2	Concordia . . . . .	3 389,0	5,6	49	4	Paderborn . . . . .	4 342,9	387,7
7	3	Hannover . . . . .	2 195,8	180,4	50	5	Fallstein . . . . .	3 064,7	13,9
8	4	Cöln . . . . .	562,0	5,5	51	6	Wien . . . . .	3 538,2	467,1
9	5	Hamburg . . . . .	60,4	51,0	52	7	München . . . . .	4 894,0	253,2
10	6	Elbe . . . . .	—	—	53	8	Minden . . . . .	1 612,8	1 029,9
11	7	Rhein . . . . .	1 044,0	314,6	54	9	Lothar . . . . .	5 902,2	70,0
12	8	Oker . . . . .	1 695,4	99,9	55	10	Finkler . . . . .	4 745,9	215,1
13	9	Weser . . . . .	2 136,9	347,6	56	11	Osterode . . . . .	5 340,6	266,4
14	10	Leine . . . . .	2 163,6	476,4	57	12	Vienenburg . . . . .	4 892,5	76,5
15	11	Solling . . . . .	2 226,3	500,5	58	13	Boerssum . . . . .	5 608,8	68,7
16	12	Schöningen . . . . .	—	—	59	14	Egestorff . . . . .	3 729,1	167,1
17	13	Hehnstedt . . . . .	3 634,6	263,0	60	15	Sybillenort . . . . .	6 002,8	5,4
18	14	Asse . . . . .	1 480,4	294,6	61	16	Herzberg . . . . .	5 694,6	138,3
19	15	Cassel . . . . .	3 586,7	122,0	62	17	Streitberg . . . . .	5 855,9	4,8
20	16	Bode . . . . .	2 926,2	182,2	63	18	Bulk . . . . .	6 125,0	24,1
21	17	Hils . . . . .	2 964,4	101,0	64	19	Drömling . . . . .	5 965,8	4,7
22	18	Autor . . . . .	1 334,6	352,2	65	20	Grund . . . . .	5 458,7	67,9
		<b>Personenzuglocomotiven älterer Construction mit zwei gekuppelten Achsen.</b>			66	21	Metz . . . . .	6 656,5	9,5
23	1	Berlin . . . . .	1 512,0	4,0	67	22	Sedan . . . . .	6 475,4	8,0
24	2	Bremen . . . . .	877,8	204,5	68	23	Strassburg . . . . .	4 242,8	69,2
25	3	Dresden . . . . .	1 976,0	20,0	69	24	Orleans . . . . .	5 320,8	13,2
26	4	Leipzig . . . . .	1 202,8	439,5			<b>Lastzuglocomotiven mit zwei gekuppelten Achsen, System Behne-Kool.</b>		
27	5	Elm . . . . .	1 725,1	104,0	70	1	Sölter . . . . .	1 853,7	1 785,7
28	6	Radau . . . . .	4 344,4	193,8	71	2	Innerste . . . . .	2 636,3	1 042,7
29	7	Holzminden . . . . .	2 366,1	353,8	72	3	Regenstein . . . . .	2 506,8	522,8
30	8	Oels . . . . .	6 491,1	77,8	73	4	Ecker . . . . .	2 797,9	288,1
31	9	Elfenstein . . . . .	5 332,9	219,1	74	5	Fürstenberg . . . . .	3 662,0	441,6
32	10	Frankfurt . . . . .	4 977,9	194,3	75	6	Münster . . . . .	3 386,8	239,0
		<b>Schnellzuglocomotiven mit einer Triebachse.</b>			76	7	Ilsenburg . . . . .	1 084,6	688,6
33	1	London . . . . .	4 138,5	246,3	77	8	Elberfeld . . . . .	2 389,0	127,0
34	2	Paris . . . . .	3 662,4	222,4	78	9	Hessen . . . . .	3 406,4	162,7
35	3	Ansberg . . . . .	4 206,7	143,2	79	10	Romke . . . . .	3 470,8	399,0
36	4	Gandersheim . . . . .	3 979,3	246,9	80	11	Emden . . . . .	2 727,1	1 115,8
37	5	Seesen . . . . .	2 145,9	17,9	81	12	Huy . . . . .	3 973,2	77,3
38	6	Ilse . . . . .	4 325,5	386,8	82	13	Jerxheim . . . . .	3 000,5	188,2
39	7	Gaus . . . . .	3 781,9	344,5	83	14	Bielstein . . . . .	3 079,5	122,6
40	8	Lessing . . . . .	3 833,5	237,9	84	15	Oschersleben . . . . .	3 487,6	143,5
41	9	Roswitha . . . . .	2 320,1	246,7	85	16	Klausthal . . . . .	2 225,9	72,4
42	10	Wolf . . . . .	3 938,7	245,1	86	17	Wolfstein . . . . .	3 022,1	51,9
43	11	Göttingen . . . . .	4 370,1	339,1	87	18	Schimmerwald . . . . .	2 285,4	43,5
44	12	Lüneburg . . . . .	3 277,5	111,7	88	19	Michaelstein . . . . .	3 899,2	107,5
45	13	Richmond . . . . .	4 001,3	425,9	89	20	Sachsenberg . . . . .	3 872,8	21,3
		Latus	104 969,8	8 706,9	90	21	Kattnäse . . . . .	4 520,2	51,4
					91	22	Hoppelnberg . . . . .	4 043,9	383,0
					92	23	Rabenklippe . . . . .	4 565,6	33,7
					93	24	Elz . . . . .	4 486,0	165,9
					94	25	Prag . . . . .	755,6	34,3
					95	26	Stettin . . . . .	706,7	37,3
					96	27	Lübeck . . . . .	525,0	33,4
							Latus	298 247,2	21 049,6

Laufende Nro.	Ordnungs-Nro.	N a m e n der Locomotiven.	Durchlaufene Meilen		Angabe der Dienstage.	Dienstzeit bei Arrangirung der Züge und Reserve auf den Bahnhöfen. Stunden.	Beschaffte Achsenmeilen.	Durchschnittliche Stärke des Zuges nach Achsen.	Cokes- und Steinkohlenverbrauch, incl. der Verluste beim Fahr- und Reservedienste				Holz- Verbrauch beim Anheizen.		Holz- koh- len- Cubikm.
			beladen	leer					Cokes. Z.-Ctr.	Stein- kohlen. Z.-Ctr.	im Gan- zen. Z.-Ctr.	pro Meile. Z.-Pfd.	Cubikm.	Cubikm.	
		Transport	298 247,2	21 049,6											
		<b>Lastzuglocomotiven mit drei gekuppelten Achsen, System Behne-Kool.</b>													
97	1	Bruno . . . . .	2 834,1	16,1											
98	2	Dankwart . . . . .	3 373,6	1 372,4											
99	3	Eberstein . . . . .	1 861,3	1 806,1											
100	4	Stadtoldendorf . . . . .	4 146,9	241,3											
101	5	Aller . . . . .	3 526,8	124,4											
102	6	Höxter . . . . .	4 180,5	80,5											
103	7	Bevern . . . . .	4 309,4	230,6											
104	8	Rammelsberg . . . . .	1 976,4	211,0											
105	9	Bärenstein . . . . .	1 863,3	149,9											
106	10	Teufelsmauer . . . . .	2 244,1	394,5											
107	11	Burg Homburg . . . . .	3 128,0	159,1											
108	12	Halberstadt . . . . .	3 711,1	216,6											
109	13	Stauffenburg . . . . .	4 246,6	47,1											
110	14	Düsseldorf . . . . .	1 961,1	118,3											
111	15	Köterberg . . . . .	4 873,5	84,5											
112	16	Königslutter . . . . .	4 719,9	65,1											
113	17	Hildesheim . . . . .	4 124,1	226,5											
114	18	Rosstrappe . . . . .	4 953,0	39,2											
115	19	Walkenried . . . . .	4 031,3	234,7											
116	20	Rübeland . . . . .	5 194,6	134,6											
117	21	Hasselfelde . . . . .	4 453,7	100,7											
118	22	Kreienzen . . . . .	3 922,7	72,6											
119	23	Nordhausen . . . . .	2 736,7	137,7											
120	24	Weissenburg . . . . .	3 279,5	2 866,0											
121	25	Saarbrücken . . . . .	5 134,8	128,1											
122	26	Spichern . . . . .	4 877,3	195,3											
123	27	Wörth . . . . .	5 103,5	131,4											
124	28	Elsass . . . . .	5 114,4	92,3											
125	29	Lothringen . . . . .	4 493,0	292,4											
126	30	Deutschland . . . . .	1 882,4	19,9											
127	31	Potsdam . . . . .	1 856,6	91,6											
128	32	Stuttgart . . . . .	2 104,0	135,6											
129	33	Magdeburg . . . . .	1 703,6	121,1											
130	34	Harzburg . . . . .	223,0	—											
131	35	Darmstadt . . . . .	201,4	3,0											
		<b>Tenderlocomotiven mit drei gekuppelten Achsen.</b>													
132	1	Hansa . . . . .	—	11,2											
133	2	Brabant . . . . .	—	—											
134	3	Elfas . . . . .	100,0	175,0											
135	4	Ith . . . . .	14,0	111,4											
136	5	Soest . . . . .	1 036,2	1 114,8											
137	6	Main . . . . .	—	11,2											
138	7	Thale . . . . .	—	29,0											
139	8	Aachen . . . . .	—	—											
		Summa . . . . .	417 743,6	32 842,4	38 322	165 181	17 172 014	—	21 351	1 032 624	1 053 975	—	4 072,0	1 607,0	
		Durchschnitt	3 005	236	276	1 188	123 540	38	154	7 429	7 583	234	29 295	11 561	
													175 234	69 156	Cubikfuss.

## IX. Leistungen der Wagen

(Nach Bundes-

Gesamt-Leistungen der verschiedenen Wagengattungen.							Leistungen der hiesigen	
Stück.	Gattung der Wagen.	Bedeckte oder offene.	Anzahl der Achsen eines jeden Wagens.	Anzahl der Achsen aller Wagen.	Zurückgelegte Meilen		Achs- meilen aller Wagen.	Bezeichnung der Wagen.
					aller Wagen.	im Durch- schnitt für jeden Wagen.		
2	Hof-Reisewagen, ohne Nr. u. Nr. 1	bedeckt	3	6	393	196	1 178	Hiesige Wagen: Personenwagen . . . . . Güterwagen . . . . . Personen- und Güterwagen
1	Salonwagen Nr. 76 . . . . .	"	3	3	394	394	1 181	
66	Personenw. I. u. II. Cl. Nr. $\frac{9}{5}$ , $\frac{13}{14}$ , 22, 24, $\frac{47}{56}$ , $\frac{72}{75}$ , $\frac{77}{80}$ , $\frac{98}{106}$ , $\frac{112}{113}$ , $\frac{124}{125}$ , 129, $\frac{138}{154}$ , $\frac{175}{176}$ , 180, $\frac{213}{219}$ , $\frac{221}{222}$ . .	"	3	193	250 022	3 788	750 067	
1	" II. Cl. Nr. 23 . . . . .	"	3	3	126	126	378	
15	" I., II. u. III. Cl. Nr. 16, 18, 20, 31, 34, $\frac{69}{71}$ , $\frac{81}{83}$ , $\frac{171}{174}$ . . .	"	3	45	39 875	2 658	119 624	
3	Personenw. II. u. III. Cl. Nr. $\frac{298}{300}$ .	"	2	6	15 604	5 201	31 208	Fremde Wagen: Personenwagen . . . . . Güterwagen . . . . . Personen- und Güterwagen
102	" III. Cl. Nr. 2, $\frac{6}{12}$ , 17, 19, 21, $\frac{25}{30}$ , $\frac{32}{33}$ , $\frac{35}{46}$ , $\frac{57}{68}$ , $\frac{84}{97}$ , $\frac{107}{111}$ , $\frac{114}{123}$ , $\frac{126}{128}$ , 130, $\frac{137}{170}$ , $\frac{155}{177}$ , 179 .	"	3	306	456 911	4 479	1 370 734	
5	Personenw. III. u. IV. Cl. Nr. $\frac{187}{191}$ .	"	3	15	784	156	2 351	Hiesige und fremde Wagen: Personenwagen . . . . . Güterwagen . . . . . Personen- und Güterwagen
15	" IV. Cl. Nr. $\frac{199}{205}$ , $\frac{207}{214}$ . .	"	3	45	8 182	545	24 545	
1	Personen- u. Geräthew. Nr. 15 .	"	3	3	185	185	555	
211	Summa der bedeckten Personenw.	—	—	630	772 476	3 661	2 301 821	Personen- und Güterwagen
44	Güterwagen Nr. 1501, $\frac{1503}{1513}$ , $\frac{1515}{1521}$ , $\frac{1523}{1547}$ . . . . .	bedeckt	4	176	83 421	1 895	333 684	
3	" Nr. $\frac{1551}{1553}$ . . . . .	"	3	9	6 373	2 124	19 119	
60	Gepäckwagen Nr. $\frac{1601}{1654}$ , $\frac{1665}{1670}$ . .	"	3	180	348 134	5 802	1 044 403	
3	Luxuspferdewagen Nr. $\frac{351}{353}$ . .	"	2	6	3 010	1 003	6 019	
381	Güterw. Nr. $\frac{365}{400}$ , $\frac{402}{407}$ , $\frac{409}{413}$ , $\frac{415}{417}$ , $\frac{419}{420}$ , $\frac{422}{441}$ , $\frac{443}{476}$ , $\frac{490}{628}$ , $\frac{630}{663}$ , $\frac{674}{775}$ . . . . .	"	2	762	972 916	2 553	1 945 832	
1	Vieh w. mit doppelt. Boden Nr. 401	"	2	2	579	579	1 158	Personen- und Güterwagen
23	Viehwagen Nr. $\frac{477}{489}$ , $\frac{664}{673}$ . . .	"	2	46	48 218	2 096	96 436	
268	Güterwagen Nr. $\frac{933}{1200}$ . . . . .	"	2	536	778 294	2 904	1 556 588	
783	Summa der bedeckten Güterwagen	—	—	1 717	2 240 945	2 862	5 003 239	
10	Güterwagen Nr. 1708, $\frac{3601}{3607}$ , $\frac{3609}{3610}$ . . . . .	offen	4	40	21 596	2 159	86 383	Personen- und Güterwagen
47	" Nr. 3652, $\frac{3654}{3655}$ , $\frac{3657}{3680}$ , $\frac{3701}{3711}$ , 3715, $\frac{3731}{3758}$ . . .	"	3	141	82 231	1 749	246 694	
1	Viehwagen Nr. 4454 . . . . .	"	2	2	1 673	1 673	3 346	
55	Langholz-Transportw. Nr. 4501, $\frac{4504}{4560}$ . . . . .	"	2	116	51 787	892	103 574	
2	Equipagewagen Nr. $\frac{4591}{4592}$ . . .	"	2	4	2 198	1 099	4 396	
148	Güterwagen zu Kies, Steinen etc. Nr. $\frac{4204}{4274}$ , $\frac{4276}{4349}$ . . . . .	"	2	296	224 881	1 519	449 762	Personen- und Güterwagen
1061	Kohlen- u. Cokeswagen Nr. $\frac{1891}{2698}$ , $\frac{2711}{2718}$ , $\frac{2751}{2885}$ , $\frac{2906}{2922}$ , 4275, $\frac{4592}{4593}$ . . . . .	"	2	2 122	2 014 733	1 898	4 029 466	
1327	Summa der offenen Güterwagen .	—	—	2 721	2 399 099	1 807	5 003 239	
211	Personenwagen . . . . .	bedeckt	—	630	772 476	3 661	2 301 821	Personen- und Güterwagen
2110	Güterwagen . . . . .	bedeckt und offen		4 438	4 640 044	2 199	9 926 860	
2321	Personen- und Güterwagen . .	bedeckt und offen		5 068	5 412 520	2 331	12 228 681	



im Jahre 1872.

Meilen.)

Wagen auf hiesigen und fremden Bahnen und der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen in Achsmeilen.

Auf hiesigen Bahnen			Auf fremden Bahnen beladen und leer.	Bezeichnung der Bahnen.	Die Leistungen der hiesigen Wagen auf fremden Bahnen vertheilen sich wie folgt auf die nebenbez. Bahnen.			Die Leistungen der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen vertheilen sich wie folgt auf d. Wag. d. nebenbez. Bahnen.		
beladen	leer.	beladen und leer.			Personen- wagen.	Güter- wagen.	Personen- u. Güterwagen.	Personen- wagen.	Güter- wagen.	Personen- u. Güterwagen.
1 594 122	—	1 594 122	707 699	Altona-Kieler . . . . .	—	4 528	4 528	—	66	66
2 816 019	985 925	3 801 944	6 124 916	Altenburg-Zeitz . . . . .	—	42	42	—	89	89
4 410 141	985 925	5 396 066	6 832 615	Arad-Temeswar . . . . .	—	—	—	—	45	45
—	—	1 072 018	—	Aussig-Teplitzer . . . . .	6	1 412	1 412	—	469	469
—	—	10 095 101	—	Badische Staats- . . . . .	—	18 002	18 008	—	16 310	16 310
—	—	11 167 119	—	Bayerische Ost- . . . . .	—	1 646	1 646	—	1 379	1 379
—	—	2 666 140	—	Bayerische Staats- . . . . .	—	12 919	12 919	—	4 253	4 253
—	—	13 897 045	—	Bebra-Hanauer . . . . .	—	6 487	6 487	—	1 234	1 234
—	—	16 563 185	—	Bergisch-Märkische . . . . .	120 729	672 430	793 159	85 156	1 794 713	1 879 869
—	—	—	—	Berlin-Anhalter . . . . .	—	3 340	3 340	515	21 155	21 670
—	—	—	—	Berlin-Görlitzer . . . . .	—	14 035	14 035	—	11 190	11 190
—	—	—	—	Berlin-Hamburger . . . . .	—	15 261	15 261	448	20 980	21 428
—	—	—	—	Berlin-Potsdam-Magdeburger . . . . .	244 393	533 776	778 169	332 235	1 316 358	1 648 593
—	—	—	—	Berlin-Stettiner . . . . .	—	11 963	11 963	62	124 630	124 692
—	—	—	—	Böhmische Nord- . . . . .	—	53	53	—	544	544
—	—	—	—	Böhmische Westbahn . . . . .	—	12	12	—	773	773
—	—	—	—	Breslau-Freiburg-Schweidnitzer . . . . .	—	3 323	3 323	—	2 649	2 649
—	—	—	—	Breslau-Warschauer . . . . .	—	—	—	—	22	22
—	—	—	—	Brünn-Rossitzer . . . . .	—	—	—	—	22	22
—	—	—	—	Buschtheder . . . . .	—	196	196	—	250	250
—	—	—	—	Belgische u. Französische:	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	Allgem. Belgische Betriebs-Gesellsch.	—	—	—	—	6 739	6 739
—	—	—	—	Grand Central Belge . . . . .	—	—	—	—	9 259	9 259
—	—	—	—	Belgische Nord- . . . . .	—	—	—	—	1 743	1 743
—	—	—	—	Belgische Staats- . . . . .	—	—	—	—	48 827	48 827
—	—	—	—	Liege-Mastricht . . . . .	—	—	—	—	331	331
—	—	—	—	Französische Nord- . . . . .	—	11 050	11 050	—	22 067	22 067
—	—	—	—	Französische Ost- . . . . .	—	—	—	—	8 753	8 753
—	—	—	—	Französische West- . . . . .	—	—	—	—	90	90
—	—	—	—	Paris-Orleans . . . . .	—	—	—	—	519	519
—	—	—	—	Paris-Lyon-Mittelmeer . . . . .	—	—	—	—	747	747
—	—	—	—	Cottbus - Grossenhainer . . . . .	—	661	661	—	—	—
—	—	—	—	Deutsche Reichspost . . . . .	—	—	—	—	200 531	200 531
—	—	—	—	Dux-Bodenbacher . . . . .	—	—	—	—	1 505	1 505
—	—	—	—	Elm-Gemündener . . . . .	—	854	854	—	—	—
—	—	—	—	Elsass-Lothringische . . . . .	1 210	6 569	7 779	—	36 080	36 080
—	—	—	—	Frankfurt-Hanauer . . . . .	—	906	906	—	58	58
—	—	—	—	Friedrich-Franz . . . . .	—	5 081	5 081	—	5 236	5 236
—	—	—	—	Frankfurt-Offenbacher . . . . .	—	125	125	—	—	—
—	—	—	—	Galizische Karl-Ludwigsbahn . . . . .	—	—	—	—	127	127
—	—	—	—	Glückstadt-Elmsbörner . . . . .	—	388	388	—	47	47
—	—	—	—	Greiz-Brunner . . . . .	—	49	49	—	—	—
—	—	—	—	Grossenhainer Zweigbahn . . . . .	—	99	99	—	—	—
—	—	—	—	Halle-Soran-Guben . . . . .	—	1 426	1 426	—	—	—
—	—	—	—	Hannoversche Staats- . . . . .	158 866	1 744 898	1 903 764	160 870	2 464	2 464
—	—	—	—	Berg- und Forstamt Clausthal . . . . .	—	—	—	—	9 568	9 568
—	—	—	—	Maschinenbau-Ges. . . . .	—	—	—	—	90	90
—	—	—	—	Chemische Fabrik Nienburg . . . . .	—	—	—	—	1 874	1 874
—	—	—	—	Neustädter Hüttenwerke . . . . .	—	—	—	—	682	682
—	—	—	—	Hannover-Altenbekener . . . . .	275	4 964	5 239	—	11 701	11 701
—	—	—	—	Hessische Ludwigs- . . . . .	—	14 098	14 098	—	10 842	10 842
—	—	—	—	Hessische Nord- . . . . .	91	11 035	11 126	—	2 173	2 173
—	—	—	—	Homburger Bahn . . . . .	—	48	48	—	—	—
—	—	—	—	Kaiserin-Elisabeth- . . . . .	—	155	155	—	97	97
—	—	—	—	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn . . . . .	—	292	292	—	5 018	5 018
—	—	—	—	Kaiser-Franz-Josef . . . . .	—	351	351	—	2 946	2 946
—	—	—	—	Köln-Mindener . . . . .	43 456	517 147	560 603	33 677	738 674	772 351
—	—	—	—	Krupp'sche Gussstahlfabrik . . . . .	—	—	—	—	134	134
—	—	—	—	Leipzig-Dresdener . . . . .	—	73 287	73 287	1 063	56 179	57 242
—	—	—	—	Lübeck-Büchener . . . . .	—	4 600	4 600	—	3 379	3 379
—	—	—	—	Luxemburger . . . . .	—	—	—	—	172	172
—	—	—	—	Magdeburg-Halberstädter-Wittenb. . . . .	49 370	449 931	499 301	53 073	1 828 044	1 881 117
—	—	—	—	Magdeburg-Leipzig . . . . .	3 034	261 781	264 815	12 129	217 850	229 979
—	—	—	—	Halle-Cassel . . . . .	—	46 586	46 586	—	122 068	122 068
—	—	—	—	Mährisch-Schlesische Nord- . . . . .	—	—	—	—	582	582
—	—	—	—	Main-Neckar . . . . .	974	32 219	33 193	—	7 465	7 465
—	—	—	—	Main-Weber . . . . .	12 983	222 182	235 165	70 631	69 181	139 812
—	—	—	—	Märkisch-Posener . . . . .	—	896	896	—	7 370	7 370
—	—	—	—	Nassauische . . . . .	—	5 132	5 132	—	10 884	10 884
—	—	—	—	Neisse-Brieger . . . . .	—	—	—	—	532	532
—	—	—	—	Niederländische Rhein- . . . . .	—	2 193	2 193	167	29 534	29 701
—	—	—	—	Niederländische Staats- . . . . .	—	5 733	5 733	—	21 011	21 011
—	—	—	—	Niederschlesisch-Märkische . . . . .	43	84 609	84 632	—	158 291	158 291
—	—	—	—	Niederschlesische-Zweigbahn . . . . .	—	297	297	—	788	788
—	—	—	—	Norddeutsche Verbands- . . . . .	—	—	—	38 677	43 445	82 122
—	—	—	—	Nordhausen-Erfurter . . . . .	—	4 177	4 177	—	21 641	21 641
—	—	—	—	Ober-Italienische . . . . .	—	279	279	—	—	—
—	—	—	—	Oberhessische . . . . .	—	378	378	—	45	45
—	—	—	—	Oberschlesische . . . . .	—	22 772	22 772	—	31 096	31 096
Latus . . . . .					635 430	4 836 673	5 472 103	789 241	8 481 644	9 270 885

## Leistungen der Wagen im Jahre 1872 (Fortsetzung).

Leistungen der hiesigen Wagen auf hiesigen und fremden Bahnen und der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen in Achsmeilen.						
Bezeichnung der Bahnen.	Die Leistungen der hiesigen Wagen auf fremden Bahnen vertheilen sich wie folgt auf die nebenbezeichneten Bahnen.			Die Leistungen der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen vertheilen sich wie folgt auf die nebenbezeichneten Bahnen.		
	Personenwagen.	Güterwagen.	Personen- und Güterwagen.	Personenwagen.	Güterwagen.	Personen- und Güterwagen.
Transport . . .	635 430	4 836 673	5 472 103	789 241	8 481 644	9 270 885
Oesterreichische Nordwest-	—	400	400	—	734	734
Oesterreichische Staats-	—	46 091	46 091	—	47 863	47 863
Oesterreichische Süd-	—	560	560	—	443	443
Oldenburgische . . . . .	748	23 037	23 785	—	14 895	14 895
Ostpreussische Süd-	—	—	—	—	1 677	1 677
Pfälzische Bahnen . . . . .	874	7 273	8 147	—	5 896	5 896
Preussische Ost-	—	54 183	54 183	46	199 954	200 000
Preussisch-Braunschw.-Verbands-	—	—	—	223 890	56 220	280 110
Rechte Oder-Ufer-	7	556	563	—	1 594	1 594
Rheinische . . . . .	243	16 357	16 600	—	114 175	114 175
Rhein-Nahe . . . . .	—	4 694	4 694	—	2 480	2 480
Saarbrücker . . . . .	—	1 193	1 193	45	52 040	52 085
Sächsi-sche Staats-	—	67 941	67 941	—	90 345	90 345
Schweizerische Nord-Ost-	—	330	330	—	333	333
Schweizerische Central-	—	—	—	—	173	173
Westschweizerische Bahnen	—	—	—	—	22	22
Vereinigte Schweizerbahnen	—	—	—	—	58	58
Stargard-Posener . . . . .	—	—	—	—	2 919	2 919
Süd-Norddeutsche Verbindungs-	—	576	576	—	220	220
Taunus- . . . . .	—	1 798	1 798	—	4 378	4 378
Theissbahn . . . . .	—	188	188	—	694	694
Thüringische . . . . .	—	12 541	12 541	—	13 482	13 482
Werra . . . . .	—	13 362	13 362	—	2 607	2 607
Dietendorf-Arnstadt . . . . .	—	95	95	—	58	58
Gera-Eichticht . . . . .	—	432	432	—	2 052	2 052
Gotha-Leinefelde . . . . .	—	7 989	7 989	—	1 462	1 462
Waltershauser-Zweig-	—	12	12	—	90	90
Tilsit-Insterburger . . . . .	—	—	—	—	144	144
Turnan-Kralup-Prager . . . . .	—	16	16	—	134	134
Ungarische Nordost-	—	80	80	—	150	150
Ungarische Ost-	—	—	—	—	90	90
Warschau-Bromberger . . . . .	—	3 233	3 233	—	—	—
Warschau-Wiener . . . . .	—	1 229	1 229	—	154	154
Westphälische . . . . .	69 503	1 012 421	1 081 924	58 451	967 930	1 026 381
Wilhelmsbahn . . . . .	—	—	—	—	2 378	2 378
Württembergische . . . . .	—	11 656	11 656	—	3 930	3 930
Als Fracht beförderte Wagen, Locomotiven u. Tender	—	—	—	—	21 683	21 683
Galawagen . . . . .	894	—	894	345	—	345
Summa . . .	707 699	6 124 916	6 832 615	1 072 018	10 095 101	11 167 119

## X.

### Personen- und Güter-Frequenz im Jahre 1872.

---

**Bemerkung.** In die nachstehende Tabelle hat in die Columnen „Gegen Fahrgeld beförderte Personen I., II., III. Classe“ nur die Zahl der ausgegebenen Billets eingetragen werden können, welche indessen hinter der „wirklich beförderten Personenzahl“ weit zurückbleibt. Es hat dies seinen Grund darin, dass als Retourbillets für die II. und III. Wagenclasse einfache Billets der nächsthöheren Classe und für die I. Classe 1 Billet I. und 1 Billet III. Classe ausgegeben werden und ein Nachweis darüber, wie viele Billets als Retourbillets ausgegeben worden, nicht geführt ist.

Die zu Dienst- und Privatzwecken frei beförderten Beamten, Bauarbeiter und sonstigen Freipassagiere sind sowohl auf der Hin- wie auf der Rückreise jedesmal als eine „wirklich beförderte Person“ betrachtet und beträgt die Zahl der bewilligten Freifahrten nur die Hälfte der in nachstehender Tabelle als „wirklich befördert“ aufgeführten Personen.

Unter den aufgeführten Bauarbeitern sind auch diejenigen Personen enthalten, welche bei Unterhaltung der Bahnen und Anlage von zweiten Gleisen, behuf Auf- und Abladung des Kieses in den Kies- und Materialzügen befördert sind.

Die Bahnstrecke Braunschweig-Helmstedt ist für den Betrieb eröffnet  
von Braunschweig bis Königslutter am 1. Juni 1872,  
„ Königslutter bis Helmstedt am 15. September 1872.

Bahnstrecke und Bahnrichtung.	Länge. Meil.	P e r s o n e n												G e p ä c k	
		Gegen Fahrgeld beförderte Personen				Militär und Auswanderer.	Fahrpersonal		Beamte und Freipassagiere.	Bauarbeiter.	Anzahl aller Personen.	Gewicht aller Personen, à 1¼ Ctr.	auf die mittlere Entfernung.	Centner.	auf die mittlere Entfernung.
		erster	zweiter	dritter	vierter		bei den Personenzügen.	bei den Güterzügen.							
A. Wirklich															
Von Braunschweig nach Helmstedt . . . .	5,20	2 616	18 403	21 117	5 379	2 660	4 908	6 767	1 901	2 338	66 089	82 611	4,12	5 188	4,65
„ Helmstedt nach Braunschweig . . . .	5,20	2 514	21 300	20 292	5 458	1 763	4 920	6 533	1 924	2 450	67 154	83 943	4,05	6 148	4,66
Braunschweig-Helmstedt in beiden Richt.	10,40	5 130	39 703	41 409	10 837	4 423	9 828	13 300	3 825	4 788	133 243	166 554	4,08	11 336	4,66
Von Braunschweig nach Hannover . . . .	2,50	6 255	46 289	73 713	17 506	22 060	16 545	19 110	535	396	202 409	253 011	2,34	34 695	2,47
„ Hannover nach Braunschweig . . . .	2,50	6 473	48 672	67 738	17 098	8 865	16 909	18 760	523	392	185 430	231 788	2,31	28 335	2,47
Braunschweig-Hannover in beiden Richt.	5,00	12 728	94 961	141 451	34 604	30 925	33 454	37 870	1 058	788	387 839	484 799	2,32	63 030	2,47
Von Braunschweig nach Harzburg . . . .	6,00	21 487	116 802	136 892	6 547	15 278	32 640	41 256	18 215	14 220	403 337	504 171	2,41	49 173	2,21
„ Harzburg nach Braunschweig . . . .	6,00	18 297	88 044	74 126	2 916	5 540	32 705	40 303	18 364	14 720	295 015	368 769	2,41	54 533	2,16
Braunschweig-Harzburg in beiden Richt.	12,00	39 784	204 846	211 018	9 463	20 818	65 345	81 559	36 579	28 940	698 352	872 940	2,41	103 706	2,19
Von Wolfenbüttel nach Oschersleben . . .	7,20	9 441	70 120	75 516	4 267	12 869	26 539	27 516	5 985	4 915	237 168	296 460	4,47	33 339	5,00
„ Oschersleben nach Wolfenbüttel . . .	7,20	11 844	79 588	88 303	6 499	26 402	26 320	27 377	6 046	4 904	277 283	346 604	4,53	51 589	5,19
Wolfenbüttel-Oschersl. in beiden Richt.	14,40	21 285	149 708	163 819	10 766	39 271	52 859	54 893	12 031	9 819	514 451	643 064	4,50	84 928	5,12
Von Schöningen-Börssum nach Holzminden .	18,90	11 214	87 523	160 822	24 034	16 660	25 209	36 530	10 639	42 668	415 299	519 124	6,30	44 258	7,63
„ Holzminden-Börssum nach Schöningen .	18,90	8 755	82 891	149 333	17 677	11 881	24 314	33 603	10 901	43 206	382 561	478 201	6,12	36 981	7,00
Schöning-Börss.-Holzm. in beiden Richt.	37,80	19 969	170 414	310 155	41 711	28 541	49 523	70 133	21 540	85 874	797 860	997 325	6,21	81 239	7,34
Von Helmstedt nach Schöningen . . . . .	1,50	1 203	10 363	16 049	1 713	655	8 687	8 158	1 056	2 082	49 966	62 457	1,35	3 893	1,39
„ Schöningen nach Helmstedt . . . . .	1,50	1 981	16 438	22 118	1 351	310	7 811	7 242	1 098	2 041	60 390	75 488	1,33	4 567	1,41
Helmstedt-Schöningen in beiden Richt.	3,00	3 184	26 801	38 167	3 064	965	16 498	15 400	2 154	4 123	110 356	137 945	1,34	8 460	1,40
Von Seesen nach Osterode . . . . .	2,10	495	5 066	12 484	20 707	425	4 711	6 230	701	4 691	55 510	69 388	1,83	2 460	1,84
„ Osterode nach Seesen . . . . .	2,10	246	5 576	13 100	23 818	246	6 188	4 942	706	4 741	59 563	74 454	1,70	2 385	1,85
Seesen-Osterode in beiden Richtungen.	4,20	741	10 642	25 584	44 525	671	10 899	11 172	1 407	9 432	115 073	143 842	1,76	4 845	1,85
Von Vienenburg nach Goslar . . . . .	1,80	2 740	16 245	21 557	—	1 790	7 888	3 239	1 112	161	54 732	68 415	1,58	2 754	1,75
„ Goslar nach Vienenburg . . . . .	1,80	2 620	17 213	18 904	—	2 321	7 884	3 148	1 170	156	53 415	66 769	1,58	2 696	1,73
Vienenburg-Goslar in beiden Richtungen	3,60	5 360	33 457	40 461	—	4 111	15 772	6 387	2 282	317	108 147	135 184	1,58	5 450	1,74
Auf allen Bahnen . .	45,20	82 879	569 055	795 727	146 061	84 275	170 255	175 468	49 782	46 314	2 119 816	2 649 770	5,15	204 332	7,32

Eilgut		Militair-Effecten		Equipagen			Vieh		Normalgut		Producte und ermässigte Güter		Normalgut und Producte		Locomotiven und Fahrzeuge			Dienstgut				Alle Güter zusammen		Personen und Güter zusammen	
Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Stück.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Stück.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	fracht-pflichtiges Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	fracht-freies Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.
befördert sind:																									
11 304 8 864	4,61 4,85	50 26	5,20 5,20	3 3	60 60	5,20 5,20	10 924 3 193	4,98 3,72	29 006 26 060	4,77 4,77	354 608 915 186	4,38 3,59	383 614 941 246	4,41 3,62	2 27	334 3 570	5,20 5,20	— —	— —	24 951 1 204	2,84 3,09	436 425 964 311	4,34 3,65	519 036 1 048 254	4,31 3,68
29 168	4,71	76	5,20	6	120	5,20	14 117	4,69	55 066	4,77	1 269 794	3,81	1 324 860	3,85	29	3 904	5,20	—	—	26 155	2,85	1 400 736	3,86	1 567 290	3,89
111 041 77 070	2,42 2,48	374 659	2,50 2,50	25 85	500 1 700	2,43 2,44	114 759 98 840	2,40 2,47	858 200 794 104	2,49 2,50	4 312 807 10 559 371	2,45 2,42	5 171 007 11 353 475	2,45 2,43	195 593	9 850 61 494	2,49 2,49	— —	— —	42 220 4 436	1,65 1,92	5 484 446 11 626 009	2,44 2,43	5 737 457 11 857 797	2,44 2,43
188 111	2,45	1 033	2,50	110	2 200	2,43	213 599	2,42	1 652 304	2,49	14 872 178	2,43	16 524 482	2,44	788	71 344	2,49	—	—	46 656	1,67	17 110 455	2,43	17 595 254	2,43
137 721 116 742	2,67 2,70	659 348	1,60 1,60	82 31	1 640 620	2,08 2,59	86 507 105 684	2,11 1,80	1 049 976 1 007 200	1,94 1,97	11 960 302 9 656 316	1,96 2,48	13 010 278 10 663 516	1,95 2,43	943 171	113 516 9 742	2,84 2,82	— —	— —	368 998 532 812	2,59 2,65	13 768 492 11 483 997	1,99 2,44	14 272 663 11 852 766	2,00 2,43
254 463	2,69	1 007	1,60	113	2260	2,22	192 191	1,94	2 057 176	1,95	21 616 618	2,19	23 673 794	2,17	1114	123 258	2,84	—	—	901 810	2,62	25 252 489	2,19	26 125 429	2,20
99 906 124 407	4,95 4,95	141 487	3,30 6,09	32 54	640 1 080	3,83 4,00	65 063 235 976	6,08 4,40	1 020 396 910 631	5,95 6,07	8 600 683 6 945 687	5,53 4,92	9 621 079 7 856 318	5,57 5,05	695 413	87 334 61 900	6,00 3,49	— —	— —	309 272 142 197	3,97 3,31	10 216 774 8 473 954	5,52 4,99	10 513 294 8 820 558	5,49 4,97
224 313	4,95	628	5,46	86	1 720	3,94	301 039	4,76	1 931 027	6,01	15 546 370	5,25	17 477 397	5,34	1 108	149 234	4,96	—	—	451 469	3,76	18 690 728	5,27	19 333 792	5,26
140 387 116 019	11,10 11,59	166 141	9,72 11,34	44 42	880 840	9,49 8,76	192 203 29 906	12,43 6,28	726 156 634 704	9,64 11,83	10 838 603 16 050 241	8,03 10,64	11 564 759 16 684 945	8,13 10,68	622 525	86 276 68 590	9,21 9,58	— —	— —	613 090 796 973	3,09 2,61	12 642 019 17 734 395	7,99 10,31	13 161 143 18 212 596	7,92 10,20
256 406	11,32	307	10,47	86	1 720	9,13	222 109	11,60	1 360 860	10,66	26 888 844	9,58	28 249 704	9,64	1 147	154 866	9,37	—	—	1 410 063	2,82	30 376 414	9,34	31 373 739	9,24
3 382 5 880	1,47 1,48	— —	— —	1 2	20 40	1,50 1,50	15 963 3 045	1,48 1,48	46 200 19 619	1,50 1,48	1 245 445 346 103	0,78 1,44	1 291 645 365 722	0,80 1,44	33 55	540 6 846	1,50 1,50	— —	— —	4 749 34 786	1,17 1,35	1 320 192 420 886	0,82 1,43	1 382 649 496 374	0,84 1,42
9 262	1,48	—	—	3	60	1,50	19 008	1,48	65 819	1,49	1 591 548	1,92	1 657 367	0,94	88	7 386	1,50	—	—	39 535	1,33	1 741 078	0,97	1 879 623	0,99
4 404 10 617	2,04 2,04	— —	— —	3 —	60 —	2,10 —	2 680 2 245	1,96 1,95	33 200 113 293	1,95 2,08	336 167 1 527 921	2,00 2,06	369 367 1 641 214	2,00 2,06	63 23	8 064 1 128	1,83 1,96	— —	— —	72 430 106 635	1,60 1,60	459 465 1 764 224	1,93 2,03	528 833 1 838 678	1,92 2,02
15 021	2,04	—	—	3	60	2,10	4 925	1,96	146 493	2,05	1 664 088	2,05	2 010 581	2,05	—	9 192	1,85	—	—	179 065	1,60	2 223 659	2,01	2 367 531	2,00
11 687 81 517	1,75 1,64	— —	— —	8 9	160 180	1,50 1,67	7 628 729	1,77 1,78	28 566 84 027	1,75 1,54	859 414 786 863	1,53 1,60	887 980 870 890	1,59 1,60	20 16	790 1 154	1,42 1,49	1 300 —	0,12 —	57 210 10 672	1,21 0,94	969 509 917 838	1,52 1,59	1 037 024 984 607	1,53 1,59
43 204	1,67	—	—	17	340	1,59	8 357	1,77	112 593	1,59	1 646 277	1,57	1 758 870	1,57	36	1 944	1,46	1 300	0,12	67 882	1,17	1 887 347	1,56	2 022 531	1,56
528 329	10,16	1 820	6,17	257	5 140	6,66	496 283	10,11	3 307 318	10,61	46 425 387	9,38	49 732 705	9,46	2 502	310 166	8,94	1 300	0,12	2 714 122	3,17	53 905 375	9,16	56 555 145	8,98

befördert sind:

Bahnstrecke und Bahnrichtung.	Länge. Meil.	P e r s o n e n												G e p ä c k			
		Gegen Fahrgeld beförderte Personen				Militär und Auswanderer.	Fahrpersonal		Beamte und Freipassgère.	Bauarbeiter.	Anzahl aller Per- sonen.	Gewicht aller Per- sonen à 1¼ Ctr.	auf die mittlere Entfernung.	Centner.	auf die mittlere Entfernung.		
		erster Classe.	zweiter Classe.	dritter Classe.	vierter Classe.		bei den Per- sonenzügen.	bei den Gü- terzügen.									
B. Gesamtbeförderung,																	
Von Braunschweig nach Helmstedt . . . . .	5,20	11 789	77 733	82 997	18 510	12 974	25 325	28 225	7 468	7 205	272 226	340 282	1,0	24 150	1,0		
„ Helmstedt nach Braunschweig . . . . .	5,20	11 009	85 226	78 802	19 981	9 167	25 333	27 074	7 679	7 644	271 915	339 894	1,0	28 644	1,0		
Braunschweig-Helmstedt in beiden Richt.	5,20	22 798	162 959	161 799	38 491	22 141	50 658	55 299	15 147	14 849	544 141	680 176	1,0	52 794	1,0		
Von Braunschweig nach Hannover . . . . .	2,50	15 286	113 152	162 989	35 907	54 652	41 363	47 693	1 124	805	472 971	591 214	1,0	85 814	1,0		
„ Hannover nach Braunschweig . . . . .	2,50	15 400	113 878	150 372	35 605	21 772	42 273	46 785	1 101	799	427 985	534 981	1,0	69 852	1,0		
Braunschweig-Hannover in beiden Richt.	2,50	30 686	227 030	313 361	71 512	76 424	83 636	94 478	2 225	1 604	900 956	1 126 195	1,0	155 666	1,0		
Von Braunschweig nach Harzburg . . . . .	6,00	46 764	251 474	323 991	14 342	33 327	106 863	106 072	52 444	38 436	973 713	1 217 141	1,0	108 875	1,0		
„ Harzburg nach Braunschweig . . . . .	6,00	39 098	183 524	164 643	4 937	12 676	108 228	105 266	53 053	39 974	711 399	889 249	1,0	117 903	1,0		
Braunschweig-Harzburg in beiden Richt.	6,00	85 862	434 998	488 634	19 279	46 003	215 091	211 338	105 497	78 410	1 685 112	2 106 390	1,0	226 778	1,0		
Von Wolfenbüttel nach Oschersleben . . . . .	7,20	44 742	302 762	291 503	11 800	65 121	132 215	173 134	25 766	11 975	1 059 018	1 323 772	1,0	166 627	1,0		
„ Oschersleben nach Wolfenbüttel . . . . .	7,20	52 053	343 522	352 665	17 958	152 236	131 373	169 247	26 351	11 874	1 257 279	1 571 599	1,0	267 940	1,0		
Wolfenbüttel-Oschersl. in beiden Richt.	7,20	96 795	646 284	644 168	29 758	217 357	263 588	342 381	52 117	23 849	2 316 297	2 895 371	1,0	434 567	1,0		
Von Schöningen-Börssum nach Holzminden . . . . .	18,90	78 382	494 590	712 974	68 339	146 773	347 971	415 247	74 655	277 113	2 616 044	3 270 655	1,0	337 636	1,0		
„ Holzminden-Börssum nach Schöningen . . . . .	18,90	52 061	414 601	643 284	41 439	96 066	343 177	393 376	76 168	281 161	2 341 333	2 926 666	1,0	258 885	1,0		
Schöning.-Börss.-Holzm. in beiden Richt.	18,90	130 443	909 191	1 356 258	109 778	242 839	691 148	808 623	150 823	558 274	4 957 377	6 196 721	1,0	596 521	1,0		
Von Helmstedt nach Schöningen . . . . .	1,50	1 566	12 905	20 026	2 257	981	13 031	12 176	1 486	2 911	67 339	84 174	1,0	5 415	1,0		
„ Schöningen nach Helmstedt . . . . .	1,50	2 579	21 406	27 053	1 867	443	11 724	10 827	1 566	2 850	80 315	100 394	1,0	6 428	1,0		
Helmstedt-Schöningen in beiden Richt.	1,50	4 145	34 311	47 079	4 124	1 424	24 755	23 003	3 052	5 761	147 654	184 568	1,0	11 843	1,0		
Von Seesen nach Osterode . . . . .	2,10	857	8 922	20 478	34 167	869	8 009	17 703	1 192	9 270	101 467	126 834	1,0	4 533	1,0		
„ Osterode nach Seesen . . . . .	2,10	426	9 578	21 917	39 982	498	10 520	8 621	1 200	9 355	101 097	126 371	1,0	4 419	1,0		
Seesen-Osterode in beiden Richtungen . . . . .	2,10	1 283	18 500	42 395	73 149	1 367	18 529	26 324	2 392	18 625	202 564	253 205	1,0	8 952	1,0		
Von Vienenburg nach Goslar . . . . .	1,80	3 878	25 072	32 103	—	3 181	14 195	5 821	1 919	248	86 417	108 021	1,0	4 818	1,0		
„ Goslar nach Vienenburg . . . . .	1,80	3 418	26 033	28 481	—	4 125	14 191	5 666	2 021	239	84 174	105 218	1,0	4 675	1,0		
Vienenburg-Goslar in beiden Richtungen . . . . .	1,80	7 296	51 105	60 584	—	7 306	28 386	11 487	3 940	487	170 591	213 239	1,0	9 493	1,0		
Auf allen Bahnen . . . . .	45,20	379 308	2 484 378	3 114 278	346 091	614 861	1 375 791	1 572 933	335 193	701 859	10 924 692	13 655 865	1,0	1 496 614	1,0		

Eilgut		Militair- Effecten		Equipagen		Vieh		Normalgut		Producte und ermässigte Güter		Normalgut und Producte		Locomotiven und Fahrzeuge		Dienstgut				Alle Güter zusammen		Personen und Güter zusammen	
Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Stück.	Centner. auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Stück.	Centner. auf die mittlere Entfernung. Meil.	fracht- pflichtiges Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	fracht- freies Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.

concentrirt auf 1 Meile:

52 075 42 949	1,0 1,0	260 135	1,0 1,0	—	312 312	1,0 1,0	54 350 11 875	1,0 1,0	138 440 124 401	1,0 1,0	1 553 072 3 286 142	1,0 1,0	1 691 512 3 410 543	1,0 1,0	— —	1 737 18 564	1,0 1,0	— —	70 807 3 725	1,0 1,0	1 895 203 3 616 747	1,0 1,0	2 235 485 3 856 641	1,0 1,0
95 024	1,0	395	1,0	—	624	1,0	66 225	1,0	262 841	1,0	4 839 214	1,0	5 102 055	1,0	—	20 301	1,0	—	74 532	1,0	5 411 950	1,0	6 092 126	1,0
269 231 191 161	1,0 1,0	935 1 648	1,0 1,0	—	1 214 4 142	1,0 1,0	273 018 244 304	1,0 1,0	2 137 238 1 982 220	1,0 1,0	10 545 027 25 589 626	1,0 1,0	12 682 265 27 571 846	1,0 1,0	—	24 505 158 422	1,0 1,0	—	69 537 8 527	1,0 1,0	13 406 509 28 244 902	1,0 1,0	13 997 723 28 779 883	1,0 1,0
460 382	1,0	2 583	1,0	—	5 356	1,0	517 322	1,0	4 119 458	1,0	36 134 653	1,0	40 254 111	1,0	—	177 927	1,0	—	78 064	1,0	41 651 411	1,0	42 777 696	1,0
368 335 315 034	1,0 1,0	1 054 557	1,0 1,0	—	8 418 1 606	1,0 1,0	182 139 190 031	1,0 1,0	2 037 463 1 982 152	1,0 1,0	23 396 003 23 911 676	1,0 1,0	25 433 466 25 893 828	1,0 1,0	—	322 678 27 488	1,0 1,0	—	955 731 1 410 315	1,0 1,0	27 375 696 27 956 762	1,0 1,0	28 592 837 28 846 011	1,0 1,0
683 369	1,0	1 611	1,0	—	5 024	1,0	372 170	1,0	4 019 615	1,0	47 397 679	1,0	51 327 294	1,0	—	350 166	1,0	—	2 366 046	1,0	55 332 458	1,0	57 438 548	1,0
494 374 615 491	1,0 1,0	465 2 965	1,0 1,0	—	2 448 4 324	1,0 1,0	385 386 1 037 899	1,0 1,0	6 072 125 5 528 328	1,0 1,0	47 526 740 34 154 023	1,0 1,0	53 598 865 39 682 351	1,0 1,0	—	524 280 216 057	1,0 1,0	—	1 226 381 470 399	1,0 1,0	56 408 826 42 297 246	1,0 1,0	57 732 568 43 868 845	1,0 1,0
1 109 865	1,0	3 430	1,0	—	6 772	1,0	1 433 195	1,0	11 600 453	1,0	81 680 763	1,0	93 281 216	1,0	—	740 337	1,0	—	1 696 690	1,0	98 706 072	1,0	101 601 443	1,0
1 558 752 1 344 864	1,0 1,0	1 614 1 599	1,0 1,0	—	8 348 7 358	1,0 1,0	2 388 847 187 777	1,0 1,0	6 997 911 7 511 519	1,0 1,0	87 011 235 170 709 413	1,0 1,0	94 009 146 178 220 932	1,0 1,0	—	794 877 656 820	1,0 1,0	—	1 896 394 2 078 947	1,0 1,0	100 995 614 182 757 182	1,0 1,0	104 265 699 185 683 848	1,0 1,0
2 903 616	1,0	3 213	1,0	—	15 706	1,0	2 376 624	1,0	14 509 430	1,0	257 720 648	1,0	272 230 078	1,0	—	1 451 697	1,0	—	3 975 341	1,0	283 752 796	1,0	289 919 517	1,0
4 976 8 717	1,0 1,0	— —	— —	—	30 60	1,0 1,0	23 595 4 509	1,0 1,0	69 102 29 014	1,0 1,0	970 216 497 576	1,0 1,0	1 039 318 526 590	1,0 1,0	—	810 10 269	1,0 1,0	—	5 561 46 883	1,0 1,0	1 079 705 603 456	1,0 1,0	1 163 879 703 850	1,0 1,0
13 693	1,0	—	—	—	90	1,0	28 104	1,0	98 116	1,0	1 467 792	1,0	1 565 908	1,0	—	11 079	1,0	—	52 444	1,0	1 683 161	1,0	1 867 729	1,0
8 966 21 690	1,0 1,0	— —	— —	—	126 —	1,0 —	5 263 4 384	1,0 1,0	64 600 235 381	1,0 1,0	673 409 3 147 449	1,0 1,0	738 009 3 382 830	1,0 1,0	—	14 778 2 298	1,0 1,0	—	115 977 170 979	1,0 1,0	887 052 3 586 510	1,0 1,0	1 034 496 3 712 881	1,0 1,0
30 656	1,0	—	—	—	126	1,0	9 647	1,0	299 981	1,0	3 820 858	1,0	4 120 839	1,0	—	16 986	1,0	—	286 956	1,0	4 474 162	1,0	4 767 557	1,0
20 420 51 617	1,0 1,0	— —	— —	—	240 300	1,0 1,0	13 475 1 299	1,0 1,0	49 873 129 635	1,0 1,0	1 318 147 1 261 279	1,0 1,0	1 368 020 1 390 914	1,0 1,0	—	1 122 1 721	1,0 1,0	156 —	69 256 9 967	1,0 1,0	1 477 587 1 469 523	1,0 1,0	1 555 488 1 565 731	1,0 1,0
72 037	1,0	—	—	—	540	1,0	14 774	1,0	173 508	1,0	2 579 426	1,0	2 768 934	1,0	—	2 843	1,0	156	79 233	1,0	2 958 610	1,0	3 151 240	1,0
5 368 642	1,0	11 232	1,0	—	34 238	1,0	5 018 061	1,0	35 089 402	1,0	435 551 033	1,0	470 640 435	1,0	—	2 771 336	1,0	156	8 608 396	1,0	493 950 020	1,0	507 685 825	1,0

## XI. Massenfrequen

1872.	Bahn- länge (tarif- mässig). Meilen.	N u t z m e i l e n										A c h s -		
		in Personenzügen				in Güterzügen				in allen Zügen.	Anzahl der täglichen Züge im Durchschnitt.	der Personen- wagen.	der Gepäck- wagen beladen und leer.	der übrigen Güterw. beladen und leer.
		Courier- und Schnellzüge.	Personenzüge.	Extrazüge.	über- haupt.	Güterzüge.	Gemischte Züge.	Extrazüge.	über- haupt.					
Braunschweig-Helmstedt . . . . .	5,2	2 246	4 492	236	6 974	3 370	3 307	4 018	10 695	17 669	9,3			
Braunschweig-Hannover . . . . .	2,5	3 660	8 368	75	12 103	11 458	1 150	982	13 590	25 693	27,9			
Braunschweig-Harzburg . . . . .	6,0	1 798	32 499	527	34 824	23 946	2 790	4 998	31 734	66 558	39,4			
Wolfenbüttel-Oschersleben . . . . .	7,2	12 004	21 855	356	34 215	31 246	5 270	13 979	50 495	84 710	32,1			
Schöningen-Börssum-Holzminen	18,6	31 566	53 079	839	85 484	91 444	9 387	19 103	119 934	205 418	30,2			
Helmstedt-Schöningen . . . . .	1,5	912	2 742	15	3 669	1 152	870	2 269	4 291	7 960	14,5			
Seesen-Osterode . . . . .	2,1	—	1 915	6	1 921	638	2 885	449	3 972	5 893	7,7			
Alle Bahnen . . . . .	43,1	52 186	124 950	2 054	179 190	163 254	25 659	45 798	234 711	413 901*)	27,6	2 630 720	1 193 211	12 608 163
Vienenburg-Goslar . . . . .	1,8	—	4 723	16	4 739	1 318	547	61	1 926	6 665	10,1	35 420	19 995	75 676

1872.	Beförderung pro Bahnmeile.					Durchschn. Beförderung			Beförderung pro			
Bahnstrecke.	Netto der Personen und Güter.  Ctr.-Meil.	T h a r a			Brutto.  Ctr. - Meil.	pro Personenzug.		pro Güterz.	Netto			Thara
		der Wagen.  Ctr. - Meil.	der Locomo- tiven.  Ctr. - Meil.	der Wagen und Loco- motiven.  Ctr. - Meil.		Per- sonen.  Stück.	Gepäck und Eilgut.  Ctr.	Güter.  Ctr.	Personen.  Stück.	Güter.  Ctr.	Personen u. Güter.  Ctr.	der Personen- wagen.  Achsen.
Braunschweig-Hehnstedt . . . . .	1 171 563					78,0	21,2	492	30,6	306	345	
Braunschweig-Hannover . . . . .	1 711 104					74,4	50,9	3 020	35,1	1 621	1 665	
Braunschweig-Harzburg . . . . .	9 573 141					48,4	26,1	1 715	25,3	831	863	
Wolfenbüttel-Oschersleben . . . .	14 111 312					67,7	45,1	1 924	27,3	1 165	1 199	
Schöningen-Börssum-Holzminde	15 588 684					58,0	40,9	2 337	24,1	1 381	1 412	
Helmstedt-Schöningen . . . . .	1 245 153					40,2	7,0	386	18,5	211	235	
Seesen-Osterode . . . . .	2 251 127					105,4	20,6	1 116	34,4	759	802	
Alle Bahnen . . . . .	11 704 277	23 592 727	—	—	—	60,0	37,9	2 063	26,0	1 186	1 219	14,7
Vienenburg-Goslar . . . . .	1 750 607	4 651 072	—	—	—	36,0	17,2	1 483	25,6	441	473	7,5

\*) Combinirte Züge, namentlich zwischen Braunschweig und Börssum, sind für zwei Züge gerechnet. Im Uebrigen ist in den Betriebsresultaten von je her jeder Bahnzug pro Meile für eine Nutzmeile gerechnet, gleichviel ob derselbe mit einer oder mit mehreren Locomotiven befördert ist.



im Jahre 1872.

m e i l e n		Von allen Wagen excl. der Gepäckw. sind leer  Procent.	Frequenz			Massenfrequenz im Ganzen.				
der Gepäck- und Güterw. beladen u. leer.	der Per- sonen- u. Güterw. zu- sammen.		in den Personenzügen.		in den Güterzügen.	Netto der Personen und Güter.  Ctr. - Meil.	T h a r a			Brutto.  Ctr. - Meilen.
			Personen incl. Frei- passagiere.  Pers.-Meil.	Gepäck und Eilgut.  Ctr. - Meil.	Güter incl. Freigut.  Ctr. - Meil.		der Wagen.  Ctr. - Meilen.	der Locomotiven.  Ctr. - Meilen.	der Wagen und Locomotiven.  Ctr. - Meilen.	
			544 141 900 956 1 685 112 2 316 297 4 957 377 147 654 202 564	147 818 616 048 910 147 1 544 432 3 500 137 25 536 39 608	5 264 132 41 035 363 54 422 311 97 161 640 280 252 659 1 657 625 4 434 554	6 092 126 42 777 606 57 438 848 101 601 443 289 949 517 1 867 729 4 727 367				
13 801 374	16 432 094	—	10 754 101	6 783 726	484 228 284	504 454 636	1 016 846 506	—	—	—
95 671	131 091	—	170 591	81 530	2 856 480	3 151 249	8 371 929 Persw. 77 Ct. } pro Güterw. 59 „ } Achse	—	—	—

Bahnzug im Durchschnitt.						Beförderung pro Achse.								
T h a r a					Brutto.  Ctr.	N e t t o					T h a r a			Brutto.  Ctr.
der Güterwagen.  Achsen.	der Personen- und Güter- wagen.		der Loco- motiven.  Centner.	der Wa- gen und Loco- motiven.  Centner.		der Personenwagen		der Gepäck- und Güterwagen		aller Wagen  Ctr.	der Wagen  Ctr.	der Loco- motiven.  Centner.	der Wagen und Loco- motiven.  Centner.:	
	Achsen.	Centner.				Per- sonen. Stück.	nach Gewicht. Ctr.	der beladenen Centner.	der belad. u. leeren im Durchschn. Centner.					
58,8	39,7	2 457	—	—	—	4,1	5,1	—	35,6	30,7	61,9	—	—	—
49,7	19,7	1 256	—	—	—	4,8	6,0	—	30,7	24,0	63,9	—	—	—

## I. Verkehr der Braunschweigischen Stationen und der Hannoverschen Stationen Oker und Goslar unter sich.

		Anzahl der ausgegebenen Billets					Militair- per- sonen.	Reise- gepäck zu Col. I.—IV. Centner.
		I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Summa.		
a. Braunschweigische Stationen.								
Von Braunschweig	16 162	71 529	108 441	13 437	209 569	9 041	19 640	
Nach "	22 859	110 844	110 346	14 391	258 440	8 618	21 808	
Von Wolfenbüttel	14 909	61 018	47 673	3 529	127 129	3 794	8 793	
Nach "	11 204	53 438	46 763	4 234	115 639	3 978	8 593	
Von Dettum	341	4 310	3 727	878	9 256	—	664	
Nach "	292	2 345	3 905	478	7 020	—	736	
Von Schöppenstedt	1 767	10 434	13 386	1 572	27 159	651	3 855	
Nach "	1 377	11 005	13 971	1 397	27 750	641	3 282	
Von Watenstedt	319	3 774	4 424	388	8 905	—	655	
Nach "	232	1 527	3 261	345	5 365	—	1 217	
Von Jerxheim	1 554	11 785	18 302	3 244	34 885	503	2 420	
Nach "	1 098	9 040	19 130	2 481	31 749	544	2 390	
Von Gunsleben	425	2 707	3 530	514	7 176	—	235	
Nach "	170	1 498	3 223	452	5 343	113	326	
Von Wegersleben	845	11 955	10 517	792	24 109	171	960	
Nach "	582	4 534	9 485	1 018	15 619	534	2 406	
Von Oschersleben	993	9 404	27 174	3 249	40 820	2 670	4 671	
Nach "	1 441	16 917	24 430	2 093	44 881	2 133	2 758	
Von Söllingen	758	8 757	5 134	392	15 041	—	1 274	
Nach "	422	5 230	5 182	473	11 307	40	1 278	
Von Schöningen	2 566	18 005	15 739	2 159	38 469	198	3 631	
Nach "	1 750	16 983	16 656	2 147	37 536	266	3 801	
Von Büddenstedt	441	6 123	12 770	298	19 632	—	662	
Nach "	403	2 971	3 844	357	7 575	27	660	
Von Helmstedt	1 889	13 183	19 021	5 082	39 175	730	4 458	
Nach "	2 627	19 615	27 206	4 662	54 110	690	4 221	
Von Frellstedt	22	519	1 409	1 291	3 241	—	61	
Nach "	15	229	822	705	1 771	10	38	
Von Königslutter	734	8 058	7 216	1 718	17 726	—	1 135	
Nach "	655	5 445	6 167	1 777	14 044	304	883	
Von Bornum	—	245	375	1	621	—	9	
Nach "	—	31	183	3	217	—	1	
Von Schandelah	156	2 425	2 346	398	5 325	—	248	
Nach "	86	993	2 166	375	3 620	64	201	
Von Weddel	—	374	397	1	772	—	—	
Nach "	—	38	308	—	346	—	9	
Von Mattierzoll	836	5 211	6 130	863	13 040	214	816	
Nach "	585	3 303	6 029	635	10 552	255	813	
Von Hedeper	65	1 879	1 839	324	4 107	—	99	
Nach "	42	702	1 483	154	2 381	—	111	
Von Hedwigsburg	739	5 721	5 023	64	11 547	—	732	
Nach "	500	2 717	5 328	223	8 768	—	764	
Von Börssum	1 288	14 864	21 257	2 598	40 007	974	2 272	
Nach "	1 013	9 820	21 189	1 872	33 894	1 431	2 169	
Von Schladen	1 159	10 222	10 380	—	21 761	264	2 244	
Nach "	1 058	9 714	10 697	—	21 469	370	1 870	
Von Vienenburg	2 094	15 799	20 863	—	38 756	1 074	2 975	
Nach "	1 250	13 287	19 025	—	33 562	853	2 571	
Von Harzburg	1 880	8 375	9 430	—	19 685	140	2 819	
Nach "	2 637	13 422	15 008	—	31 067	357	3 238	
Von Gielde	139	1 351	2 443	224	4 157	—	147	
Nach "	77	749	1 787	102	2 715	—	154	
Latus . . .	52 081	308 027	378 946	43 016	782 070	20 424	65 475	
	52 375	316 397	377 594	40 374	786 740	21 228	66 298	

	Anzahl der ausgegebenen Billets					Militair- per- sonen.	Reise- gepäck zu Col. I. — IV. Centner.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Summa.		
Transport . . . . .	52 081	308 027	378 946	43 016	782 070	20 424	65 475
	52 375	316 397	377 594	40 374	786 740	21 228	66 298
Von Salzgitter . . . . .	924	6 926	12 941	978	21 769	251	2 141
Nach „ . . . . .	742	6 641	11 938	1 021	20 342	268	2 076
Von Ringelheim . . . . .	614	4 706	8 348	785	14 453	133	1 012
Nach „ . . . . .	539	3 542	7 765	571	12 417	75	812
Von Lutter a Bbge. . . . .	314	4 128	6 241	748	11 431	189	969
Nach „ . . . . .	323	3 002	7 318	913	11 556	117	811
Von Neukrug . . . . .	14	610	1 961	386	2 971	—	132
Nach „ . . . . .	24	451	1 694	245	2 414	—	139
Von Seesen . . . . .	1 054	10 183	27 471	5 283	43 991	446	3 920
Nach „ . . . . .	1 089	10 027	26 631	8 870	46 617	652	3 829
Von Münchhof . . . . .	—	115	449	1 093	1 657	—	1
Nach „ . . . . .	—	37	507	1 115	1 659	—	11
Von Gittelde . . . . .	146	3 002	3 569	4 001	10 718	—	798
Nach „ . . . . .	403	2 519	3 232	2 508	8 662	33	762
Von Ildehausen . . . . .	2	994	1 883	414	3 293	—	171
Nach „ . . . . .	13	350	2 204	217	2 784	—	362
Von Gandersheim . . . . .	1 098	6 436	11 901	1 094	20 529	109	2 125
Nach „ . . . . .	763	9 004	10 243	841	20 851	75	1 554
Von Kreiensen . . . . .	1 029	10 886	31 261	2 189	45 365	3 846	4 726
Nach „ . . . . .	989	9 378	32 121	3 294	45 782	2 828	4 909
Von Naensen . . . . .	34	1 546	2 781	181	4 542	37	390
Nach „ . . . . .	54	914	2 794	141	3 903	34	253
Von Vorwohle . . . . .	75	1 421	2 841	263	4 600	57	337
Nach „ . . . . .	166	1 158	3 001	175	4 500	27	283
Von Stadtoldendorf . . . . .	486	5 541	7 812	287	14 126	181	1 324
Nach „ . . . . .	332	3 747	7 383	261	11 723	180	1 116
Von Holzminden . . . . .	430	4 701	13 847	525	19 503	1 682	2 213
Nach „ . . . . .	603	6 861	16 634	662	24 760	2 189	2 696
Von Gleidingen . . . . .	223	4 406	3 023	744	8 396	—	—
Nach „ . . . . .	62	642	4 662	1 250	6 616	—	227
Von Vechelde . . . . .	767	2 353	20 015	5 499	28 634	358	1 389
Nach „ . . . . .	398	1 937	18 029	5 028	25 392	444	677
b. Hannoversche Stationen.							
Von Oker . . . . .	888	4 760	6 731	—	12 379	87	213
Nach „ . . . . .	1 353	4 669	5 863	—	11 885	69	170
Von Goslar . . . . .	2 357	13 631	13 645	—	29 633	1 839	1 465
Nach „ . . . . .	2 308	13 096	16 053	—	31 457	1 420	1 837
Von allen Stationen . . . . .	62 536	394 372	555 666	67 486	1 080 060	29 639	88 822
Nach „ „ . . . . .	62 536	394 372	555 666	67 486	1 080 060	29 639	88 822
Von den ausgegebenen Billets im einseitigen Verkehre sind in 1. Classe circa 91,85 pCt. und in 2. Classe circa 77,02 pCt. Retourbillets gewesen. Danach dürfte die „wirklich beförderte Personenzahl“ sich belaufen auf	5 097	205 505	1 163 156	67 486	1 441 244	29 639	88 822

## Uebersicht vom Personen-Verkehre

II. Verkehr der Braunschweigischen Bahnen und der Vienenburg-Goslarschen Bahn mit fremden Bahnen.								
	Anzahl der ausgegebenen Billets					Militair- per- sonen.	Aus- wan- derer.	Reise- gepäck zu Col. I.—IV. Centner.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Summa.			
A. Abgang.								
Von den Braunschweigischen Stationen incl. Oker und Goslar								
1. im Braunschweig-Hannover-Oldenburg-Westfälischen und Niederdeutschen Verkehre								
a. über Vechelde . . . . .	1 501	19 312	37 346	11 277	69 436	4 507	372	8 809
b. „ Gittelde . . . . .	54	1 994	7 518	17 224	26 790	366	—	1 185
c. „ Kreiensen . . . . .	182	2 669	5 961	48	8 860	119	35	1 897
2. im Magdeburg-Halberstädter Verkehre								
a. über Oschersleben . . . . .	179	5 185	10 403	—	15 767	1 632	—	3 611
b. „ Vienenburg . . . . .	134	2 230	3 553	—	5 917	17	—	1 485
3. im Berlin-Potsdam-Magdeburger Verkehre								
über Helmstedt . . . . .	99	1 639	1 991	517	4 246	1 145	—	1 016
4. im Norddeutschen Verkehre								
a. über Oschersleben . . . . .	226	3 196	3 047	—	6 469	1 334	—	2 409
b. „ Vienenburg . . . . .	8	37	18	—	63	—	—	25
c. „ Helmstedt . . . . .	44	494	498	—	1 036	—	—	320
d. „ Vechelde . . . . .	364	1 175	926	—	2 465	145	—	708
Rundreisebillets von Hannoverschen Stationen nach dem Harze								
a. über Vienenburg . . . . .	—	112	199	—	311	—	—	—
b. „ Vechelde . . . . .	—	25	73	—	98	—	—	—
5. im Preussisch-Braunschweigischen Verkehre								
a. über Oschersleben . . . . .	137	1 308	1 433	—	2 878	1 024	—	1 035
b. „ Vienenburg . . . . .	—	9	—	—	9	—	—	2
c. „ Holzminden . . . . .	272	2 971	4 510	—	7 753	623	—	2 334
von Holzminden nach Westfälischen Stationen	64	3 264	20 394	11 381	35 103	2 850	—	417
6. im Hannover-Thüringischen und Hannover-Bayerischen Verkehre								
über Kreiensen . . . . .	4	140	112	—	256	—	—	93
7. im Nordhausen-Erfurter Verkehre								
über Gittelde . . . . .	17	139	236	—	392	—	—	128
8. im Halle-Casseler Verkehre								
a. über Gittelde . . . . .	1	87	116	—	204	—	—	69
b. „ Kreiensen . . . . .	1	38	48	—	87	—	—	35
9. im West- und Nordwestdeutschen Verkehre								
über Kreiensen . . . . .	104	901	348	—	1 353	752	—	634
B. Zugang.								
Nach den Braunschweigischen Stationen incl. Oker und Goslar								
1. im Braunschweig-Hannover-Oldenburg-Westfälischen und Niederdeutschen Verkehre								
a. über Vechelde . . . . .	1 409	18 518	34 803	10 967	65 697	4 743	—	8 536
b. „ Gittelde . . . . .	61	2 034	7 628	19 192	28 915	225	—	1 060
c. „ Kreiensen . . . . .	153	2 543	4 955	56	7 707	180	—	1 994
2. im Magdeburg-Halberstädter Verkehre								
a. über Oschersleben . . . . .	193	5 460	9 891	—	15 544	1 308	—	3 502
b. „ Vienenburg . . . . .	134	3 068	5 415	—	8 617	8	—	1 541
3. im Berlin-Potsdam-Magdeburger Verkehre								
über Helmstedt . . . . .	137	1 744	1 768	418	4 067	171	—	1 064
4. im Norddeutschen Verkehre								
a. über Oschersleben . . . . .	243	3 170	3 129	—	6 542	146	—	2 294
b. „ Vienenburg . . . . .	2	27	16	—	45	—	—	23
c. „ Helmstedt . . . . .	41	521	421	—	983	390	—	349
d. „ Vechelde . . . . .	227	1 294	486	—	2 007	1 107	—	765
Rundreisebillets von Hannoverschen Stationen nach dem Harze								
a. über Vienenburg . . . . .	—	25	73	—	98	—	—	—
b. „ Vechelde . . . . .	—	112	199	—	311	—	—	—

im Jahre 1872. (Fortsetzung.)

	Anzahl der ausgegebenen Billets					Militair- per- sonen.	Aus- wan- derer.	Reise- gepäck zu Col. I. — III. Centner.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Summa.			
5. im Preussisch-Braunschweigischen Verkehre								
a. über Oschersleben . . . . .	89	1 215	1 139	—	2 443	960	—	746
b. „ Vienenburg . . . . .	—	3	2	—	5	—	—	3
c. „ Holzminden . . . . .	291	3 823	4 741	—	8 855	587	—	2 767
nach Holzminden von Westfälischen Stationen	58	2 954	19 655	7 495	30 162	2 058	—	503
6. im Hannover-Thüringischen und Hannover-Bayeri- schen Verkehre								
über Kreiensen . . . . .	2	141	127	—	270	—	—	100
7. im Nordhausen-Erfurter Verkehre								
über Gittelde . . . . .	7	94	166	—	267	—	—	99
8. im Halle-Casseler Verkehre								
a. über Gittelde . . . . .	4	79	163	—	246	—	—	96
b. „ Kreiensen . . . . .	—	29	54	—	83	—	—	31
9. im West- und Nordwestdeutschen Verkehre								
über Kreiensen . . . . .	76	696	210	—	982	34	—	109
C. Durchgang.								
Für die Braunschweigischen Bahnen								
1. im Braunschweig-Hannover-Oldenburg-Westfälischen Verkehre								
a. von Gittelde bis Kreiensen . . . . .	9	195	853	—	1 057	17	—	270
b. „ Kreiensen bis Gittelde . . . . .	10	221	742	—	973	26	—	176
2. im Norddeutschen Verkehre								
a. von Oschersleben bis Vechelde . . . . .	3 234	18 377	9 434	—	31 045	2 753	12 394	20 891
b. „ Vechelde „ Oschersleben . . . . .	3 598	19 398	7 930	—	30 926	3 238	—	14 929
c. „ Vienenburg „ Vechelde . . . . .	—	58	48	—	106	23	—	40
d. „ Vechelde „ Vienenburg . . . . .	—	16	18	—	34	16	—	16
e. „ Helmstedt „ Vechelde . . . . .	658	4 305	2 703	—	7 696	679	—	3 353
f. „ Vechelde „ Helmstedt . . . . .	484	4 031	2 062	—	6 577	510	—	2 725
g. „ Oschersleben „ Kreiensen . . . . .	—	—	—	—	—	1 305	—	—
h. „ Kreiensen „ Oschersleben . . . . .	—	—	—	—	—	526	—	—
i. „ Helmstedt „ Kreiensen . . . . .	—	—	—	—	—	461	—	—
k. „ Kreiensen „ Helmstedt . . . . .	—	—	—	—	—	49	—	—
Rundreisebillets von Hannoverschen Stationen nach dem Harze								
a. von Oschersleben bis Vechelde . . . . .	—	38	73	—	111	—	—	—
b. „ Vechelde „ Oscherleben . . . . .	—	17	50	—	67	—	—	—
c. „ Vienenburg „ Vechelde . . . . .	—	75	144	—	219	—	—	—
d. „ Vechelde „ Vienenburg . . . . .	—	17	49	—	66	—	—	—
e. „ Vechelde „ Gittelde . . . . .	—	9	26	—	35	—	—	—
3. im Preussisch-Braunschweigischen Verkehre								
a. von Oschersleben bis Holzminden . . . . .	2 058	8 877	5 653	—	16 588	3 308	—	9 124
b. „ Holzminden „ Oschersleben . . . . .	1 180	6 833	4 808	—	12 821	1 795	—	5 448
c. „ Kreiensen „ Holzminden . . . . .	110	1 081	1 262	—	2 453	8	—	1 000
d. „ Holzminden „ Kreiensen . . . . .	132	1 256	1 506	—	2 894	337	—	1 221
4. im West- und Nordwestdeutschen Verkehre								
a. von Oschersleben bis Kreiensen . . . . .	1 484	8 258	3 487	—	13 229	183	—	2 047
b. „ Kreiensen „ Berslerleben . . . . .	706	4 530	2 960	—	8 496	170	—	1 094
Rundreisebillets von Berlin-Potsdam-Magdeb. pp. Stationen nach dem Rheine								
a. von Oschersleben bis Vechelde . . . . .	8	377	358	—	743	—	—	—
b. „ Vechelde „ Oschersleben . . . . .	—	1	1	—	2	—	—	—
c. „ Helmstedt „ Vechelde . . . . .	—	1	1	—	2	—	—	—
d. „ Oschersleben „ Kreiensen . . . . .	2	116	91	—	209	—	—	—
e. „ Oschersleben „ Holzminden . . . . .	9	341	360	—	710	—	—	—
5. im Sächsisch-Westfälischen Verkehre								
a. von Kreiensen bis Holzminden . . . . .	46	678	879	—	1 603	—	—	665
b. „ Holzminden bis Kreiensen . . . . .	67	802	792	—	1 661	—	—	687

## Uebersicht vom Personen-Verkehre im Jahre 1872. (Fortsetzung.)

	Anzahl der ausgegebenen Billets					Militair- per- sonen.	Aus- wan- derer.	Reise- gepäck zu Col. I. — IV. Centner.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Summa.			
III. Gesamt - Beförderung.								
1. Verkehr der Braunschweigischen Stationen und der Hannoverschen Stationen Oker und Goslar unter sich (Einseitiger Verkehr) . . . . .	62 536	394 372	555 666	67 486	1 080 060	29 639	—	88 822
2. Verkehr der Braunschweigischen Bahnen und der Vienenburg-Goslarschen Bahn mit fremden Bahnen (Gemeinschaftlicher Verkehr):								
Abgang:								
1. in der Richtung über Oschersleben . . . . .	542	9 689	14 883	—	25 114	3 990	—	7 055
2. " " " " Vienenburg . . . . .	142	2 388	3 770	—	6 300	17	—	1 512
3. " " " " Helmstedt . . . . .	143	2 133	2 489	517	5 282	1 145	—	1 336
4. " " " " Vechelde . . . . .	1 865	20 512	38 345	11 277	71 999	4 652	372	9 517
5. " " " " Gittelde . . . . .	72	2 220	7 870	17 224	27 386	366	—	1 382
6. " " " " Kreiensen . . . . .	291	3 748	6 469	48	10 556	871	35	2 659
7. " " " " Holzminden . . . . .	336	6 235	24 904	11 381	42 856	3 473	—	2 751
Zugang:								
1. in der Richtung über Oschersleben . . . . .	525	9 845	14 159	—	24 529	2 414	—	6 542
2. " " " " Vienenburg . . . . .	136	3 123	5 506	—	8 765	8	—	1 567
3. " " " " Helmstedt . . . . .	178	2 265	2 189	418	5 050	561	—	1 413
4. " " " " Vechelde . . . . .	1 636	19 924	35 488	10 967	68 015	5 850	—	9 301
5. " " " " Gittelde . . . . .	72	2 207	7 957	19 192	29 428	225	—	1 255
6. " " " " Kreiensen . . . . .	231	3 409	5 346	56	9 042	214	—	2 234
7. " " " " Holzminden . . . . .	349	6 777	24 396	7 495	39 017	2 645	—	3 270
Durchgang:								
1. in der Richtung von Oschersleben bis Vechelde . .	3 242	18 792	9 865	—	31 899	2 753	12 394	20 891
2. " " " " Oschersleben " Kreiensen . .	1 486	8 374	3 578	—	13 438	1 488	—	2 047
3. " " " " Oschersleben " Holzminden . .	2 067	9 218	6 013	—	17 298	3 308	—	9 124
4. " " " " Vienenburg " Vechelde . .	—	133	192	—	325	23	—	40
5. " " " " Helmstedt " Vechelde . .	688	4 306	2 704	—	7 698	679	—	3 383
6. " " " " Helmstedt " Kreiensen . .	—	—	—	—	—	461	—	—
7. " " " " Gittelde " Kreiensen . .	9	195	853	—	1 057	17	—	270
8. " " " " Kreiensen " Holzminden . .	156	1 759	2 141	—	4 056	8	—	1 665
9. " " " " Vechelde " Oschersleben . .	3 598	19 416	7 981	—	30 995	3 238	—	14 929
10. " " " " Kreiensen " Oschersleben . .	706	4 830	2 960	—	8 496	696	—	1 094
11. " " " " Holzminden " Oschersleben . .	1 180	6 833	4 808	—	12 821	1 795	—	5 448
12. " " " " Vechelde " Vienenburg . .	—	33	67	—	100	16	—	16
13. " " " " Vechelde " Helmstedt . .	484	4 031	2 062	—	6 577	510	—	2 725
14. " " " " Vechelde " Gittelde . .	—	9	26	—	35	—	—	—
15. " " " " Kreiensen " Helmstedt . .	—	—	—	—	—	49	—	—
16. " " " " Kreiensen " Gittelde . .	10	221	742	—	973	26	—	176
17. " " " " Holzminden " Kreiensen . .	199	2 058	2 298	—	4 555	337	—	1 908
Ueberhaupt Abgang . . . . .	3 391	46 925	98 730	40 447	189 493	14 514	407	26 212
" Zugang . . . . .	3 127	47 550	95 041	38 128	183 846	11 917	—	25 582
" Durchgang . . . . .	13 825	80 208	46 290	—	140 323	15 404	12 394	63 716
3. Totalbeförderung . . . . .	82 879	569 055	795 727	146 061	1 593 722	71 474	12 801	204 332
Von den ausgegebenen Billets im einseitigen Verkehre sind in 1. Classe circa 91,85 pCt. und in 2. Classe circa 77,02 pCt. Retourbillets gewesen. Danach dürfte die „wirklich beförderte Personenzahl“ in der Total- beförderung sich belaufen auf . . . . .	25 440	380 188	1 403 217	146 061	1 954 906	71 474	12 801	204 332

1

1

## **XIII.**

# **Commercielle Uebersicht vom Güterverkehre**

**i m J a h r e 1 8 7 2.**

---

### **Bemerkung.**

Die Bahnstrecke Braunschweig—Helmstedt ist für den Betrieb eröffnet  
von Braunschweig bis Königslutter am 1. Juni 1872,  
von Königslutter bis Helmstedt am 15. September 1872.



[illegible]

\* ) Darunter für die Strecke Vienenburg - Holzminden ~~2200 151~~ Centner.  
1198062

[illegible]

\*\*) Darunter für die Strecke Holzminden - Vienenburg 2 603 049 Centner.

## XIV. Leistungen des elektro-magne-

Nro.	S t a t i o n e n .	Dienst - Correspondenz.	
		Abge- gangene	Von auswärtigen Stationen angekommene
		D e p e s c h e n .	
1	Baunschweig . . . . .	43 903	9 543
2	Wolfenbüttel . . . . .	22 135	—
3	Schöppenstedt . . . . .	10 127	—
4	Jerxheim . . . . .	22 753	—
5	Wegersleben . . . . .	15 010	—
6	Oschersleben . . . . .	14 871	619
7	Schöningen . . . . .	4 863	—
8	Helmstedt . . . . .	6 070	—
9	Frellstedt . . . . .	2 300	—
10	Königslutter . . . . .	3 166	—
11	Schandelah . . . . .	3 122	—
12	St. Leonhardt . . . . .	3 189	—
13	Mattierzoll . . . . .	9 961	—
14	Börssum . . . . .	24 712	—
15	Schlade . . . . .	6 827	—
16	Vienenburg . . . . .	9 371	—
17	Harzburg . . . . .	2 996	—
18	Salzgitter . . . . .	12 633	—
19	Ringelheim . . . . .	12 746	—
20	Lutter am Bbge. . . . .	12 763	—
21	Seesen . . . . .	18 149	181
22	Gittelde . . . . .	5 669	2 667
23	Gandersheim . . . . .	12 726	—
24	Kreiensen . . . . .	15 519	—
25	Naensen . . . . .	11 529	—
26	Vorwohle . . . . .	11 369	—
27	Stadtdendorff . . . . .	11 994	—
28	Holzminde . . . . .	16 611	7 363
29	Vechelde . . . . .	12 142	5 948
30	Oker . . . . .	5 083	—
31	Goslar . . . . .	3 446	—
Summa . . . . .		367 805	26 321
		394 126	

## tischen Telegraphen im Jahre 1872.

Staats- und Privat-Correspondenz.																	Bemerkungen.
Abge- gangene	Angekom- mene und durchge- gangene	E i n n a h m e															
		im einseitigen			im Braunschweig- Hannoverschen			im Braunsch.-Mag- deburg-Halberst.			im westfälischen			in S u m m a			
Depeschen.		V e r k e h r e.															
		Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	
11 377	35 355	704	19	6	235	18	8	41	10	—	—	14	7	982	2	9	
1 920	1 602	214	27	6	36	27	1	11	—	—	—	20	—	263	14	7	
1 428	1 445	141	27	6	22	20	—	12	12	6	—	—	—	177	—	—	
1 804	1 429	157	7	6	15	7	6	9	7	6	—	—	—	181	22	6	
1 311	1 487	94	15	—	8	23	9	15	10	—	—	—	—	118	18	9	
1 167	2 184	97	22	6	13	11	8	2	7	6	1	4	2	114	15	10	
2 556	3 049	195	5	—	25	7	11	1	15	—	—	2	6	222	—	5	
3 272	3 353	251	5	—	37	4	3	21	25	—	—	5	—	310	9	3	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
606	691	66	15	—	6	18	9	1	5	—	—	—	—	74	8	9	
93	67	10	5	—	1	27	6	—	25	—	—	—	—	12	27	6	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
803	786	82	15	—	9	2	6	3	17	6	—	—	—	95	5	—	
1 137	559	95	27	6	17	13	9	5	5	—	—	10	—	118	26	3	
1 088	1 125	85	2	6	32	4	3	8	22	6	—	—	—	125	29	3	
902	1 451	64	4	—	18	13	4	—	5	—	—	5	—	82	27	4	
2 856	2 948	125	—	—	41	13	8	8	27	6	—	—	—	175	11	2	
1 306	1 486	80	17	6	46	24	9	1	—	—	—	11	3	128	23	6	
1 259	1 048	87	10	—	56	24	3	2	20	—	—	15	—	147	9	3	
530	721	52	20	—	16	—	—	—	10	—	—	—	—	69	—	—	
1 700	2 879	129	2	6	58	6	1	3	2	6	—	26	8	191	7	9	
542	554	31	17	6	28	27	6	—	—	—	—	—	—	60	15	—	
1 195	1 137	100	10	—	44	29	6	2	20	—	—	27	6	148	27	—	
1 499	1 020	111	25	—	3	12	6	4	—	—	—	7	1	126	8	9	
92	87	9	12	6	2	17	6	—	—	—	—	—	—	12	—	—	
244	234	25	10	—	5	1	3	—	—	—	—	7	6	30	18	9	
666	794	55	5	—	16	9	9	—	20	—	—	4	6	76	11	—	
2 261	2 358	96	—	—	40	12	4	—	15	—	—	36	17	173	14	10	
811	855	50	2	6	17	21	3	—	20	—	—	2	6	68	16	3	
381	351	—	—	—	34	7	6	—	—	—	—	—	—	34	7	6	
451	1 046	—	—	—	45	1	8	—	—	—	—	—	—	45	1	8	
45 257	72 101	3 216	1	—	938	20	5	159	2	6	53	26	8	4 367	20	7	
117 358		Dazu vom Deutschen Reiche . . . . .													4 666	10	10
															9 034	1	5

## XV. Einnahmen

	Vom Personenverkehre									Vom Gepäck- verkehre			Vom Eilgut-								
	Personen			Militair- personen			Auswan- derer			Gepäck			Eilgut			Post- beförderung			Militair- effecten		
	₹	℔	℥	₹	℔	℥	₹	℔	℥	₹	℔	℥	₹	℔	℥	₹	℔	℥	₹	℔	℥
Einseitiger Verkehr . . .	348 558	25	6	6 558	12	11	42	21	4	3 564	20	—	11 476	1	8	8 403	8	11	—	—	—
Gemeinschaftl. Verkehr: Mit Magdeburg-Halberstadt .	31 338	1	8	847	13	2	—	—	—	1 253	27	3	4 060	14	6	—	—	—	—	—	—
„ Hannover . . . . .	100 085	11	7	1 334	23	1	91	25	7	3 080	1	8	16 069	28	7	—	—	—	—	—	—
„ dem Nordd. Verbande .	143 332	7	1	16 587	13	5	7 678	10	3	9 800	26	3	33 438	—	10	—	—	—	—	7	5
„ dem West- und Nordwest- deutschen Verbande . . .	57 015	1	10	3 974	1	10	—	—	—	3 004	14	3	12 952	1	8	—	—	—	—	—	—
„ Bayern, Thüringen etc. .	4 499	26	9	—	—	—	—	—	—	192	7	—	6 238	12	11	—	—	—	—	—	—
„ Westfalen . . . . .	1 567	10	9	48	26	6	—	—	—	15	19	—	30	23	8	—	—	—	—	—	—
„ dem Preuss.-Braunschweig. Verbande . . . . .	114 049	26	11	5 530	21	2	—	—	—	4 893	3	8	37 966	10	10	—	—	—	1	3	—
„ Magdeburg-Leipzig und Halle-Cassel . . . . .	701	12	4	—	—	—	—	—	—	29	3	6	599	—	6	—	—	—	—	—	—
„ dem Schlesisch-Rheini- schen Verbande . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 573	4	3	—	—	—	—	—	—
„ Berlin-Potsdam-Magdeb.	5 195	18	11	13	9	11	—	—	—	249	21	8	1 046	2	—	—	—	—	—	—	—
Verschiedene Einnahmen . .	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa . . .	806 377	23	4	34 895	2	—	7 812	27	2	26 083	24	3	127 450	11	5	8 403	8	11	1	10	5

Zusammenstellung der vorstehenden Einnahmen.																			₹	℔	℥
Von Personen . . . . .																			849 085	22	6
Vom Gepäck . . . . .																			26 083	24	3
Von Eilgut, Postbeförderung, Militaireffecten, Equipagen und Vieh incl. der Nebeneinnahmen . . . . .																			228 773	23	—
Vom Frachtgute incl. der Nebeneinnahmen . . . . .																			2 596 263	27	6
Vom elektrischen Telegraphen . . . . .																			9 034	1	5
Verschiedene Einnahmen . . . . .																			17 761	28	5
Summa der Betriebseinnahme pro 1872 . . . . .																			3 727 003	7	1
Dazu:																					
für die Betriebsführung der Vienenburg-Goslarschen Bahn . . . . .																			28 249	8	6
Gesamt-Einnahme . . . . .																			3 755 252	15	7

**im Jahre 1872.**

verkehre									Vom Frachtverkehre															Vom elektromag-			Verschiedene Einnahmen			Ueberhaupt		
Equipagen			Vieh			Nebeneinnahmen von der Eilgut- u. Vieh-Beförderung			Normal- u. ermässigte Güter			Locomotiven u. Fahrzeuge			Nebeneinnahmen			netischen Telegraphen														
₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹			
95	3	—	8 892	25	—	269	13	3	326 079	9	9	—	—	—	11 648	6	1	3 216	1	—	17 761	28	5	746 566	26	10						
48	16	11	2 045	—	7	73	29	1	75 360	25	3	768	—	10	946	28	6	159	2	6	—	—	—	116 902	10	3						
546	9	3	13 311	9	3	494	26	5	245 476	8	—	702	13	11	3 618	24	3	938	20	5	—	—	—	385 750	22	—						
403	15	8	21 048	22	3	135	4	—	504 393	28	4	3 374	10	5	1 168	2	5	4 666	10	10	—	—	—	746 027	9	2						
248	3	5	7 831	18	7	47	2	10	147 674	13	3	1 729	12	—	330	2	2	—	—	—	—	—	—	234 806	11	10						
21	23	7	158	10	7	48	28	3	146 675	19	6	299	7	2	410	2	5	—	—	—	—	—	—	158 544	18	2						
—	—	—	47	22	3	3	10	—	7 776	21	9	—	—	—	12	18	6	53	26	8	—	—	—	9 556	29	1						
879	9	3	35 823	26	7	50	9	—	1 011 397	1	11	2 025	6	4	968	27	7	—	—	—	—	—	—	1 213 585	26	3						
—	—	—	45	11	6	7	21	5	6 996	23	9	—	—	—	82	25	4	—	—	—	—	—	—	8 462	8	4						
—	—	—	—	—	—	16	25	7	66 333	15	4	—	—	—	83	23	9	—	—	—	—	—	—	70 007	8	11						
3	14	—	269	15	—	50	15	9	16 822	20	7	272	20	7	264	20	8	—	—	—	—	—	—	24 188	9	1						
—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 570	7	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 604	7	2						
2 246	5	1	89 474	11	7	1 198	5	7	2 567 557	14	7	9 171	11	3	19 535	1	8	9 034	1	5	17 761	28	5	3 727 003	7	1						

Vertheilung der Einnahmen des einseitigen Personen- und Güterverkehrs auf die einzelnen Stationen.			Vom						In		
			Personen-			Güter- verkehre			Summa		
			₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹
Station	Braunschweig		87 406	2	5	102 589	13	5	189 995	15	10
"	Wolfenbüttel		34 684	22	6	28 961	17	2	63 646	9	8
"	Schöppenstedt		11 440	20	4	17 721	12	—	29 162	2	4
"	Jerxheim		12 108	22	6	17 215	22	11	29 354	15	5
"	Wegersleben		7 167	9	—	5 636	11	10	12 803	20	10
"	Oschersleben		26 171	2	6	9 023	9	3	35 194	11	9
"	Söllingen		2 576	20	—	1 431	1	9	4 007	21	9
"	Schöningen		12 433	28	6	8 245	26	9	20 679	25	3
"	Büddenstedt		1 884	29	6	666	4	5	2 551	3	11
"	Helmstedt.		17 263	3	2	8 457	16	3	25 720	19	5
"	Frellstedt		465	13	10	399	28	3	865	12	1
"	Königsutter		6 003	16	—	2 809	10	2	8 812	26	2
"	Schandelah		1 323	1	6	456	—	3	1 779	1	9
"	Mattierzoll		5 742	28	—	11 540	—	2	17 282	28	2
"	Börssum		15 859	12	—	5 454	14	1	21 313	26	1
"	Schladen		5 205	—	—	11 758	1	3	16 963	1	3
"	Vienenburg		10 131	13	4	6 019	28	4	16 151	11	8
"	Harzburg		8 951	11	—	8 185	28	7	17 137	9	7
"	Salzgitter		7 587	10	4	4 934	23	5	12 522	3	9
"	Ringelheim		4 362	26	6	19 071	13	9	23 434	10	3
"	Lutter a. Bbge.		4 513	13	4	3 258	2	7	7 771	15	11
"	Seesen		19 925	21	6	9 499	10	7	29 425	2	1
"	Gittelde		3 457	15	6	1 949	13	—	5 406	28	6
"	Gandersheim		6 750	21	6	4 600	3	5	11 350	24	11
"	Kreiensen		27 002	11	6	33 371	—	2	60 373	11	8
"	Naensen		1 437	15	—	506	—	7	1 943	15	7
"	Vorwohle		1 902	12	6	5 726	1	—	7 628	13	6
"	Stadtoldendorf		5 626	29	6	6 316	3	1	11 943	2	7
"	Holzminde		14 124	18	6	7 942	14	1	22 067	2	7
"	Vechelde		4 201	16	—	5 695	28	3	9 897	14	3
Summa . . . .			367 712	17	9	349 473	—	9	717 185	18	6



## XVI. Ausgabe

Cap.	Nro.	Gegenstand der Ausgabe.	Betriebsausgabe								
			für die Braunschweigische Bahn.			für die Vienenburg-Goslar- sche Bahn.			in Summa.		
			Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.
I.		Administration:									
	1	Für die Direction der Eisenbahnen: Besoldungen . .	60 072	3	6	375	—	—	60 447	3	6
	2	Für die Eisenbahn-Hauptcasse: Besoldungen . . . . .	7 442	15	—	50	—	—	7 492	15	—
	3	Für die Eisenbahn-Betriebsverwaltung: Besoldungen . . . . .	53 304	3	6	375	—	—	53 679	3	6
		<i>Summa Cap. I. . . . .</i>	120 818	22	—	800	—	—	121 618	22	—
II.		Unbestimmte Verwaltungs-Ausgaben:									
	1	Diäten, Reisekosten etc. . . . .	5 887	5	7	—	—	—	5 887	5	7
	2	Bureau- und Druckkosten . . . . .	43 337	10	4	500	—	—	43 837	10	4
	3	Uniformirungskosten . . . . .	26 176	16	9	500	—	—	26 676	16	9
		<i>Summa Cap. II. . . . .</i>	75 401	2	8	1 000	—	—	76 401	2	8
III.		Transportverwaltung:									
	1	Besoldungen des Expeditionspersonals . . . . .	58 968	26	1	2 720	—	—	61 688	26	1
	2	„ „ Fahrpersonals . . . . .	83 165	20	10	1 550	—	—	84 715	20	10
	3	„ „ Hülfspersonals . . . . .	110 889	5	4	1 992	11	—	112 881	16	4
	4	Kokesprämien und Meilengelder . . . . .	42 259	—	11	759	8	6	43 018	9	5
	5	Unterhaltung und Putzen der Locomotiven . . . . .	201 995	12	7	3 629	10	6	205 624	23	1
	6	„ „ Personenwagen . . . . .	34 501	6	—	619	27	—	35 121	3	—
	7	„ „ Gepäck- und Güterwagen . . . . .	86 757	29	2	1 558	25	—	88 316	24	2
	8	Für Räder und Achsen zu den Personen- und Güter- wagen . . . . .	2 779	1	—	49	28	—	2 828	29	—
	9	Heizmaterial für die Locomotiven . . . . .	386 906	9	10	6 951	21	—	393 858	—	10
	10	Material zum Oelen und Putzen derselben . . . . .	24 497	10	2	440	4	6	24 937	14	8
	11	„ „ Putzen und Schmieren der Personen- und Güterwagen . . . . .	12 735	8	1	228	24	8	12 964	2	9
	12	„ zur Heizung der Bahnhöfe und Wärter- häuser . . . . .	14 479	13	6	260	5	—	14 739	18	6
	13	„ „ Beleuchtung der Bahnhöfe, Wagenzüge und Telegraphen . . . . .	55 072	16	6	992	10	—	56 064	26	6
	14	Betriebsgeräthschaften und Utensilien . . . . .	27 103	25	3	487	2	—	27 595	27	3
	15	Sonstige Ausgaben . . . . .	170 270	12	7	3 059	11	4	173 329	23	11
		<i>Summa Cap. III. . . . .</i>	1 312 386	17	10	25 299	8	6	1 337 685	26	4
IV.		Bahnhofsverwaltung:									
	1	Besoldungen der Bahnaufseher und Portiers . . . . .	27 683	7	6	825	—	—	28 508	7	6
	2	Löhne der Bahnhofsarbeiter . . . . .	170 273	5	4	—	—	—	170 273	5	4
	3	Unterhaltung der Bahnhöfe, Gebäude und Wasser- stationen . . . . .	65 738	15	3	—	—	—	65 738	15	3
	4	Unterhaltung der Drehscheiben und Weichen . . . . .	29 900	2	—	—	—	—	29 900	2	—
	5	Brandversicherungsbeiträge und Häusersteuer . . . . .	2 203	4	9	—	—	—	2 203	4	9
		<i>Summa Cap. IV. . . . .</i>	295 793	4	10	825	—	—	296 623	4	10
		<i>Latus . . . . .</i>	1 804 404	17	4	27 924	8	6	1 832 328	25	10

im Jahre 1872.

Cap.	Nro.	Gegenstand der Ausgabe.	Betriebsausgabe								
			für die Braunschweigische Bahn.			für die Vienenburg-Goslar- sche Bahn.			in Summa.		
			Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.
		<i>Transport . . . .</i>	1 804 404	17	4	27 924	8	6	1 832 328	25	10
V.		Bahnverwaltung:									
	1	Besoldungen der Bahnaufseher . . . . .	10 092	15	—	325	—	—	10 417	15	—
	2	Löhne der Bahnwärter . . . . .	103 151	7	3	—	—	—	103 151	7	3
	3	„ „ Weichenwärter . . . . .	56 593	8	5	—	—	—	56 593	8	5
		Unterhaltung der Bahnen:									
	4	Braunschweig-Oscherslebener Bahn . . . . .	57 154	21	2	—	—	—	57 154	21	2
	5	Wolfenbüttel-Harzburger Bahn . . . . .	13 026	3	7	—	—	—	13 026	3	7
	6	Braunschweig-Hannoversche Bahn . . . . .	8 190	6	2	—	—	—	8 190	6	2
	7	Börssum-Kreienser Bahn . . . . .	55 670	12	11	—	—	—	55 670	12	11
	8	Jerxheim-Schöninger Bahn . . . . .	6 649	5	5	—	—	—	6 649	5	5
	9	Trendelbusch-Kohlenbahn . . . . .	846	9	4	—	—	—	846	9	4
	10	Kreiensen-Holzmindener Bahn . . . . .	60 267	15	9	—	—	—	60 267	15	9
	11	Börssum-Jerxheimer Bahn . . . . .	12 416	22	—	—	—	—	12 416	22	—
	12	Seesen-Osteroder Bahn . . . . .	9 532	—	7	—	—	—	9 532	—	7
	13	Helmstedter Bahn . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	14	Offenhaltung der Bahnen bei Schnee . . . . .	4 557	4	5	—	—	—	4 557	4	5
		<i>Summa Cap. V. . . . .</i>	398 147	12	—	325	—	—	398 472	12	—
VI.		Für den elektrischen Telegraphen:									
	1	Besoldungen der Telegraphenbeamten . . . . .	10 149	4	—	—	—	—	10 149	4	—
	2	Unterhaltungskosten . . . . .	10 316	5	11	—	—	—	10 316	5	11
		<i>Summa Cap. VI. . . . .</i>	20 465	9	11	—	—	—	20 465	9	11
VII.		Verschiedene Ausgaben:									
	1	Etatmässig feststehende Ausgaben . . . . .	29 076	16	11	—	—	—	29 076	16	11
	2	Unterstützungen an Bahnwärter . . . . .	5 989	3	—	—	—	—	5 989	3	—
	3	Unvorhergesehene Ausgaben . . . . .	3 099	11	6	—	—	—	3 099	11	6
		<i>Summa Cap. VII. . . . .</i>	38 165	1	5	—	—	—	38 165	1	5
		<i>Summa der Betriebsausgabe (Cap. I. bis VII.) . .</i>	2 261 182	10	8	28 249	8	6	2 289 431	19	2

## A. Vom gesammten Eisenbahnbetriebe für das Jahr 1872.

	Braun- schweigische Bahnen.			Vienenburg- Goslarsche Bahn.			Summa.		
	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.
Betriebs-Einnahme . . . . .	3 727 003	7	1	28 249	8	6	3 755 252	15	7
Betriebs-Ausgabe . . . . .	2 261 182	10	8	28 249	8	6	2 289 431	19	2
Reinertrag . . . . .	—	—	—	—	—	—	1 465 820	26	5
Dazu Zinsen von belegten Capitalien . . . . .	—	—	—	—	—	—	171 064	4	6
Uebertrag aus der Rechnung pro 1871 incl. 25 808 Thlr. 19 Gr. 6 Pf., welcher Betrag sich nach Abwicklung der sämmtlichen Abrechnungen aus den Jahren 1870 und 1871 als Mehreinnahme ergeben hat . . . . .	—	—	—	—	—	—	72 686	28	6
Summa . . . . .							1 709 571	29	5

  

	Thlr.	Gr.	Pf.
Verwendung der obenstehenden Summe:			
Zuschuss zum Erneuerungsfonds . . . . .	423 000	—	—
„ „ Reservefonds . . . . .	39 000	—	—
Annuität . . . . .	875 000	—	—
Zur Vertheilung unter die Actionäre als Dividende . . . . .	360 000	—	—
Uebertrag in die Rechnung pro 1873 . . . . .	12 571	29	5
Summa wie oben . . . . .	1 709 571	29	5

## B. Ueber den Erneuerungsfonds für das Jahr 1872.

Nro.	E i n n a h m e.	B e t r a g.		
		Thlr.	Gr.	Pf.
1	Der Bestand des Erneuerungsfonds am Schlusse des Jahres 1871 betrug . . . . .	724 381	16	11
2	Dotation des Erneuerungsfonds für das Jahr 1872 in Gemässheit Beschlusses des Aufsichtsrathes d. d. 2. December 1871 . . . . .	423 000	—	—
3	Erlös aus dem Verkaufe des bei den Erneuerungen gewonnenen alten Materials . . . . .	177 083	11	9
	<i>Summa Einnahme . . . . .</i>	1 324 464	28	8
	<i>A u s g a b e.</i>			
1	Für Ersatzstücke zu den Locomotiven . . . . . 55 437 Thlr. 25 Gr. Anschaffungskosten für drei neue Locomotive . . . . . 59 585 „ 12 „	115 023	7	—
2	Für Ersatzstücke zu den Personenwagen . . . . . 3 371 Thlr. 7 Gr. 1 Pf. Anschaffungskosten für zwei neue Personenwagen . . . . . 5 080 „ — —	8 451	7	1
3	Für Ersatzstücke zu den Güterwagen . . . . . 10 885 Thlr. 19 Gr. 3 Pf. Anschaffungskosten für vier neue Bauholzwagen . . . . . 3 100 „ — —	13 985	19	3
4	Für Achsen und Räder zu den Personen- und Güterwagen . . . . .	40 241	17	—
5	„ Erneuerung von Drehscheiben und Weichen . . . . .	170	27	8
6a	„ Erneuerung des Oberbaues der sämmtlichen diesseitigen Bahnlinien 359 993 Thlr. 25 Gr. 11 Pf.			
6b	„ abgegebene Oberbaumaterialien an den Reservefonds und den Neubau 41 916 „ 29 „ 9 „			
6c	„ Oberbaumaterialien, welche ult. 1872 vorrätig geblieben waren 438 371 „ 24 „ 11 „	840 282	20	7
	<i>Summa Ausgabe . . . . .</i>	1 018 155	8	7
	<i>A b s c h l u s s.</i>			
	Die Einnahme beträgt . . . . .	1 324 464	28	8
	Die Ausgabe dagegen . . . . .	1 018 155	8	7
	<i>Bleibt als Bestand des Erneuerungsfonds . . . . .</i>	306 309	20	1
	<i>Bemerkung.</i> An Magazinvorräthen waren vorhanden ult. 1872 (s. pos. 6c d. Ausg.) . . . . .	438 371	24	11
	Hierzu der vorstehende Cassenvorrath . . . . .	306 309	20	1
	Mithin betrug das Vermögen des Erneuerungsfonds ult. 1872 ausser einer Forderung von 41 916 Thlr. 29 Gr. 9 Pf. (s. pos. 6b d. Ausgabe), welche erst im Jahre 1873 vor den betr. Neubaufonds und Reservefonds erstattet werden wodurch sich aber das rechnungsmässige Vermögen des Erneuerungsfonds ult. 1872 erhebt auf . . . . .	744 681	15	—
		786 598	14	9

## C. Abrechnung über den Reserv

Nro.	A. Einnahme.	Betrag.		
		Thlr.	Gr.	Pf.
1	Bestand des Reservefonds am Schlusse des Jahres 1871 . . . . .	336 314	13	1
2	Dotation des Reservefonds aus den Betriebs-Einnahmen pro 1872 . . . . .	39 000	—	—
3	Zinsen für ausgeliehene Bestände pro 1872 . . . . .	15 268	—	—
4	Baarbestand des Dispositionsfonds nebst Zinsen vom 1. Januar bis ultimo Juni . .	841 058	28	—
	<i>Summa Einnahme . . . .</i>	1 231 641	11	1
	B. Ausgabe.			
1	Fernere Kosten für verschiedene kleinere Baulichkeiten . . . . .	55	24	—
2	Kosten der Anschaffung einer Drehscheibe für den Bahnhof Schöningen . . . . .	603	24	5
3	Fernere Kosten für Erbauung dreier Arbeiterhäuser zu Jerxheim . . . . .	3 174	10	3
4	Fernere Kosten der Erbauung eines neuen Kohlen- und Kokesschuppens mit den zugehörigen Nebenanlagen, insbesondere für Gleisanlagen zu Braunschweig . . . . .	406	15	1
5	Kosten für Anlegung neuer Rangirgleise auf dem Kohlenabladeplatze auf dem hiesigen Bahnhofs . . . . .	4 142	15	9
6	Restkosten für Erbauung eines neuen Maschinenhauses auf dem Bahnhofs hieselbst . . . . .	17	17	2
7	Kosten der Erbauung eines Petroleummagazins auf hiesigem Bahnhofs . . . . .	120	27	10
8	Kosten der Aufhebung einer Ueberfahrt beim Arbeiterhause der Zuckerfabrik zu Schöppenstedt . . . . .	1 014	13	4
9	Kosten für Erbauung eines Wärterhauses zu Holzminden . . . . .	—	20	8
10	Fernere Kosten für Versetzung des vormaligen Steuergüterschuppens auf dem Bahnhofs Braunschweig . . . . .	597	12	11
11	Restkosten des Anbaues an das Haus für die Luming'sche Reinigungsmasse auf hiesigem Bahnhofs . . . . .	70	11	—
12	Fernere Kosten für Anschaffung von 10 Locomotiven . . . . .	387	5	9
13	Fernere Kosten der Gleiserweiterungen auf dem Bahnhofs Mattierzoll . . . . .	11	10	10
14	Fernere Kosten für Veränderung des Maschinenhauses und Vergrößerung des Beamtenhauses auf dem Bahnhofs Kreiensen . . . . .	1 718	19	11
15	Fernere Kosten für Umdeckung des Daches auf dem Locomotivschuppen zu Holzminden . . . . .	58	24	9
16	Fernere Kosten für Gleiserweiterungen auf dem Bahnhofs Börssum . . . . .	24 294	6	8
17	Kosten für Gleiserweiterungen auf dem Bahnhofs Vorwohle . . . . .	612	21	10
18	Fernere Kosten für Erweiterung des Maschinenhauses zu Braunschweig . . . . .	155	2	2
19	Fernere Kosten für Verlängerung und Bedachung des Perrons auf dem Bahnhofs daselbst . . . . .	28 542	6	5
20	Fernere Kosten für Verlängerung des Güterschuppens und Erbauung eines Pferde- stalles auf dem Bahnhofs Schöningen . . . . .	762	25	—
21	Fernere Kosten für Gleisveränderungen auf dem Bahnhofs Holzminden . . . . .	725	29	10
	<i>Latus . . . .</i>	67 473	15	7

## fonds für das Jahr 1872. (Fortsetzung.)

Nro.	A u s g a b e.	Betrag.		
		Thlr.	Gr.	Pf.
	<i>Transport . . . . .</i>	67 473	15	7
22	Kosten für Erweiterung der Gasleitung nach den beiden Weichenthürmen und dem neuen Maschinenhause zu Jerxheim . . . . .	665	29	4
23	Kosten für Erbauung eines Quergebäudes am Güterschuppen zu Gittelde . . . . .	2 325	7	3
24	Kosten für Herstellung einer elektrischen Glockenleitung zwischen Vechelde und dem Rangirbahnhofe bei St. Leonhard . . . . .	3 902	3	—
25	Kosten für Herrichtung einer zweiten Drehscheibe auf dem Bahnhofe Holzminden . . . . .	5 216	3	7
26	Kosten für Erbauung eines Postexpeditionsgebäudes auf dem Bahnhofe Wegersleben . . . . .	4 339	21	4
27	Kosten für Herrichtung von Arbeiterwohnungen zu Söllingen . . . . .	3 415	—	—
28	Kosten für Erweiterung der Wagenreparaturwerkstatt zu Braunschweig . . . . .	2 526	11	6
29	Beitrag zu den Kosten eines gemeinschaftlichen Wagenzuges des Preussisch-Braunschweigischen Verbandes . . . . .	29 270	20	2
30	Kosten für Anschaffung von Wagen . . . . .	92 063	19	11
31	Fernere Kosten für Einrichtung der Läutewerke zum Geben von Hilfssignalen . . . . .	2 318	26	—
32	Fernere Kosten für Einrichtung von Signal-Blockstationen . . . . .	10 198	21	9
33	Fernere Kosten für Herstellung von Barrieren, Einfriedigungen und sonstigen Anlagen nach Vorschrift des Bahnpolizei-Reglements . . . . .	5 940	7	3
34	Kosten der Anschaffung von 7 Locomotiven . . . . .	94 314	21	—
35	Fernere Kosten für Erweiterung des Bahnhofes zu Schladen . . . . .	5 650	21	10
36	Kosten für Erweiterung des Bahnhofes zu Wegersleben . . . . .	2 194	24	6
37	Kosten für Erweiterung des Bahnhofes zu Ringelheim . . . . .	125	17	7
38	Kosten für Erbauung eines neuen Güterschuppens zu Braunschweig . . . . .	24 661	10	5
39	Fernere Kosten für Erbauung eines Locomotivschuppens zu Jerxheim . . . . .	21 186	14	2
40	Kosten für die Betriebsgebäude zu Börssum . . . . .	10 794	13	7
41	Kosten für Erbauung eines provisorischen Locomotivschuppens daselbst . . . . .	7 862	21	8
42	Kosten für Erbauung eines Abfertigungshauses am Ladeperron daselbst . . . . .	68	1	—
43	Kosten für Erbauung eines Stationsgebäudes zu Kreiensen . . . . .	2 852	4	9
44	Fernere Kosten für Vergrößerung des Beamtenhauses daselbst . . . . .	1 457	12	3
45	Kosten der Veränderung der Höhenlage der Holzmindener Bahn zwischen Kreiensen und Naensen . . . . .	12 087	11	—
46	Fernere Kosten für Herstellung einer zweiten elektrischen Sprechleitung von Kreiensen nach Holzminden und von Börssum nach Jerxheim . . . . .	503	15	—
47	Fernere Kosten für Erhöhung des Ladeperron zu Schöninggen . . . . .	2 090	8	11
48	Kosten für Vermehrung der Werkstättenmaschinen . . . . .	1 921	19	6
49	Kosten für Unfälle und unvorhergesehene Ausgaben . . . . .	758	29	5
	<i>Summa . . . . .</i>	418 186	13	3

## C. Abrechnung über den Reservefonds für das Jahr 1872. (Fortsetzung.)

Nro.	A b s c h l u s s.	B e t r a g.		
		Thlr.	Gr.	Pf.
	Die Einnahme beträgt . . . . .	1 231 641	11	1
	Die Ausgabe dagegen . . . . .	418 186	13	3
	Bleibt Bestand <i>ultimo</i> 1872 . . . .	813 454	27	10

## D. Abrechnung über den Dispositionsfonds für das Jahr 1872.

Nr.		Thlr.	Gr.	Pf.
	E i n n a h m e.			
1	Der Bestand <i>ultimo</i> 1871 betrug . . . . .	827 000	—	—
2	Derselbe ist am 1. Juni 1872 von der Darmstädter Bank erhoben und sind an Zinsen darauf zu $3\frac{1}{2}$ Proc. vom 1. Januar bis 1. Juni 1872 bezahlt . . . . .	12 060	12	—
3	Diese erhobenen 839 060 Thlr. 12 Gr. sind bei der Braunschweigischen Bank am 4. Juni 1872 wieder belegt und an Zinsen darauf vergütet: a. von 600 000 Thlr. zu $3\frac{1}{2}$ Proc. bis <i>ult.</i> Juni 1872 für 26 Tage 1263 Thlr. 27 Gr. b. von 339 060 Thlr. zu 3 Proc. für denselben Zeitraum . 734 „ 19 „	1 998	16	—
	Summa Einnahme . . .	841 058	28	—
	A u s g a b e.			
1	Der ganze Baarbestand nebst den vorberechneten Zinsen ist dem Reservefonds überwiesen mit . . . . .	841 058	28	—
	Summa Ausgabe per se . . .	841 058	28	—
	A b s c h l u s s.			
	Die Einnahme beträgt . . . . .	841 058	28	—
	Die Ausgabe dagegen . . . . .	841 058	28	—
	Mithin bleibt Bestand <i>ultimo</i> 1872 .	—	—	—

## E. Vermögens-Bilanz für den Schluss des Jahres 1872.

	Thaler.
<b>A c t i v a.</b>	
1. Bau-Conto (einschliesslich des Werths der übernommenen Inventarien und Materialien) 27 729 233 Thlr. Hierzu für Erweiterungen in den Jahren 1869/72 (excl. 23 800 Thlr., welche vom Holz- mindener Doppelgleisfonds dem Reservefonds überwiesen und in der obigen Summe mit enthalten sind) . . . . .	1 277 995 „
	29 007 228
2. Eingezahltes Capital zur Ausrüstung des Reservefonds resp. Dispositionsfonds . . . . .	1 000 000
3. Verschiedene Debitoren . . . . .	3 472 282 Thlr.
Abzüglich der Creditoren . . . . .	2 133 869 „
	1 338 413
4. Cassenbestand am 31. December 1872 . . . . .	153 923
Summa des Activums . . .	31 499 564
<b>P a s s i v a.</b>	
1. Actiencapital, Schuld an die Actionaire . . . . .	12 000 000
2. Forderung des Erneuerungsfonds . . . . .	306 310
3. Forderung des Reservefonds . . . . .	813 455 Thlr.
Von demselben beschaffte Erweiterungen 1869/1872 (excl. 23 800 Thlr., welche vom Holzmindener Doppelgleisfonds dem Reservefonds überwiesen) . . . . .	1 277 995 „
	2 091 450
4. Restbestand des Capitalwerthes der fünfprocentigen Rentenschuld von 875 000 Thalern auf 60 Jahre . .	16 563 128
5. Amortisation auf die ursprüngliche Rentenschuld . . . . .	166 105
6. Gewinn- und Verlust-Conto . . . . .	372 571
Summa des Passivums . . .	31 499 564



# XVIII. Unterhaltung der Locomotiven und Tender im Jahre 1872.

## Reparatur.

Der Verbrauch an grösseren Ersatzstücken hat betragen:

9 Stück Aschenkasten.	1 Stück Injecteur.	13 844 Pfd. Rothguss.
9 " Achsen.	10 383 Pfd. Kolbenringe von Gusseisen.	24 676 Stück Roststäbe.
942 " Bufferringe.	1762 " Kolbenringe von Legirung.	87 " Reifen.
64 " Bufferhülsen.	1 372 " Kupferfröhren.	6 " Sandstreuapparate.
24 " eiserne Dampfbröhren.	114 Stück Locomotiv-Laternen.	2 968 " messingene Siederbröhren.
2 " kupferne Dampfbröhren.	4 166 Pfd. Messingguss.	553 " eiserne Siederbröhren.
6 " Dampfzylinder.	186 " Oeltuten.	4 " Winden etc.
1 " eiserne Feuerkistenwand.	11 Stück kupferne Rohrwände.	

Gesamtkosten für diese Ersatzstücke (davon 38 000 Thlr. vom Erneuerungsfonds bestritten) . . . . . 90 779 Thlr.

Einnahme für alte Metalle . . . . . 17 478 —

73 301 Thlr.

Gesamtkosten für die übrigen Reparaturen incl. der Locomotivgeräthe . . . . . 165 281 Thlr.

Einnahme für alte Metalle . . . . . 24 583 —

140 698 "

Für Ersatz und Reparatur *Summa* . . . .

213 999 Thlr.

Ausserdem hat der Erneuerungsfonds die Kosten für neue Locomotiven mit 59 585 Thlr. bestritten.

## Oelen, Schmieren Verdichten und Putzen.

Material zum Schmieren und Dichten:

93 459 Pfund Maschinenöl.
31 506 " Talg.
105 " Locomotivschmier.
1 480 Ellen Dochte.

Material zum Putzen:

9 988 Pfund Maschinen-, Brenn- und Terpentinöl.
17 314 " Baumwolle.
2 681 Stück Besen.
23 786 Pfund Heede.
130 " Soda und Seife.
140 " Putzkalk.
144 Pfund Schmirgel.
228 Bogen Schmirgelpapier.

Kosten für Material zum Oelen, Schmieren, Verdichten und Putzen . . . . . 24 937 Thlr.

Arbeitslohn für das Putzen der Locomotiven . . . . . 29 483 "

24 937 Thlr.

29 483 "

Kosten für Material und Arbeitslohn zum Oelen, Schmieren, Verdichten und Putzen . . . . . 54 420 Thlr.

54 420 Thlr.

## Speisung.

1 032 624 Cntr. Steinkohlen } à Cntr. durchschnittlich 10 Gr. 10,8 Pfg. . . . . 382 930 Thlr.

21 351 " Cokes

4 072 Cbm. Holz zum Anheizen, à Cbm. durchschnittlich 41 Gr. 10,5 Pfg. . . . . 5 684 "

1 607 " Holzkohlen zum Anheizen, à Cbm. durchschnittlich 97 Gr. 10,72 Pfg. . . . . 5 244 "

*Summa* . . . .

393 858 Thlr.

Gesamtkosten für Erneuerung, Reparatur, Umänderung, Geräthe, Oelen, Schmieren, Verdichten, Putzen und Speisung . . . . . 662 277 Thlr.

662 277 Thlr.

Im Durchschnitt	Nettokosten für Ersatz und Reparatur.	Kosten für Material und Arbeitslohn zum Oelen, Schmie- ren, Verdichten und Putzen.	Kosten für Material zur Speisung.	Gesamtkosten für Erneuerung, Reparatur, Oelen, Schmieren, Ver- dichten, Putzen und Speisung.
für jede der in Benutzung gewesenen 131 Locomotiven*) . . . . .	1 633,58 Thlr.	415,42 Thlr.	3 006,55 Thlr.	5 055,55 Thlr.
für jeden der 38 322 Diensttage . . . . .	5,58 "	1,42 "	10,28 "	17,28 "
für jede der von den Locomotiven beschafften 450 536 Meilen . . . . .	14,25 Gr.	3,62 Gr.	26,22 Gr.	44,09 Gr.
für jede der von den Locomotiven beschafften 17 172 014 Achsmeilen des Wagenzuges . . . . .	4,486 Pfg.	1,141 Pfg.	8,257 Pfg.	13,884 Pfg.
Rechnet man ferner für 165 181 geleistete Rangirstunden je $\frac{3}{4}$ Meilen, so würden im Ganzen von den Locomotiven 574 472 Meilen beschafft sein und danach jede Meile kosten . . . . .	11,175 Gr.	2,842 Gr.	20,568 Gr.	34,585 Gr.

\*) Von den am Ende des Jahres vorhanden gewesenen 140 Locomotiven sind 3 Stück — Blankenburg, Germania und Elbe — das ganze Jahr hindurch lediglich zum Neubau der Helmstedter Bahn benutzt und auf den Neubaufonds dieser Bahn unterhalten. Dieselben sind daher ebenso wie die schmalspurigen Locomotiven bei obiger Berechnung ausser Acht gelassen.

Ausserdem sind 9 neue Locomotiven so spät zur Ablieferung gekommen, dass dieselben nach ihrer Benutzungszeit nur für 3 Stück als das ganze Jahr hindurch vorhanden gewesene Locomotiven in Berechnung gezogen werden können.

Es erscheinen deshalb in obiger Berechnung  $140 - (3 + 9) = 128 + 3 = 131$  Locomotiven.

# XIX. Unterhaltung der Personen- und Güterwagen im Jahre 1872.

## Reparatur sämtlicher Braunschweigischen Wagen.

	Verbrauch an grösseren Ersatzstücken:																				Kosten im Ganzen, incl. der Ausgaben für Achsen und Räder			
	Vollständig er- setzte Wagen.	Compl. Satzachsen.	Rohe Reifen.	Spiralfedern.	Achslager.	Achskluppen.	Bufferhülsen, guss- eiserne.	Bufferhülsen, schmiedeeiserne.	Bufferstangen.	Bufferringe.	Bocksitze.	Zughülsen.	Zugplatten.	Patentketten.	Pelzdecken.	Plüsch- etc. Teppiche.	Wachstoppiche.	Tragfedern.	Zughaken.	Thürschlösser.	für die Ersatz- stücke.	für die übrige Repa- ratur.	Ein- nahme für alte Metalle.	Netto- kosten für Ersatz u. Reparatur.
	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
Personenwagen	—	21	16	250	100	45	17	3	2	30	—	—	10	2	16	59	132	36	3	—	12 779	31 913	297	44 395
Güterwagen . .	6	154	120	1762	100	312	251	18	60	61	5	114	56	90	—	—	—	—	147	42	48 798	89 211	1 637	136 372
Summa .	6	175	136	2012	200	357	268	21	62	91	5	114	66	92	16	59	132	36	150	42	61 577 *)	121 124	1 934	180 767

\*) Die Kosten für Ersatzstücke und neue Wagen sind vom Erneuerungsfonds bestritten.

## Schmieren sämtlicher Braunschweigischen und fremden Wagen.

Material: { 96 245 Pfund Maschinenöl. 136 „ Wagenschmier. }	Arbeitslohn: 712,5 Tagewerke	Thlr.	Gr.	Pfg.	
Antheil an den Kosten für Schmiermaterial zu den gemeinschaftlichen Wagen . . . . .	245	„	12	„	2 „
Kosten für Material zum Schmieren . . . . .	12 499	„	6	„	1 „
Kosten für Arbeitslohn beim Schmieren . . . . .	383	„	—	„	— „
					13 128

## Putzen sämtlicher Braunschweigischen Wagen.

An Arbeitslohn 1 969 Tagewerke (in Tagelohn) . . . . .	1 026 Thlr. 28 Gr. 4 Pfg.				
Auf das Putzen im Accord sind 2 631 Tage verwandt und dafür verausgabt . . . . .	1 967	„	12	„	7 „
Das Material zum Putzen der Wagen auf hiesiger Station ist von den dazu bestimmten Arbeitern selbst gehalten und denselben vergütet; incl. dieser Vergütung betragen die sämtlichen Kosten	317	„	16	„	5 „
Kosten für Material und Arbeitslohn zum Putzen . . . . .					3 312
Gesammtkosten für Reparatur, Schmieren und Putzen . . . . .					197 207

## Im Durchschnitt

	Nettokosten für Ersatz und Reparatur.	Kosten für Material und Arbeitslohn zum Schmieren.	Putzen.
für jeden der in Benutzung gewesenen 210 Personenwagen . . . . .	211,4 Thl.	—	—
für jeden der in Benutzung gewesenen 2105 Güterwagen . . . . .	64,78 „	—	—
für jede der in Benutzung gewesenen 627 Personenwagen-Achsen . . . . .	70,81 „	—	—
für jede der in Benutzung gewesenen 4426 Güterwagen-Achsen . . . . .	30,812 „	—	—
für jede der von den Braunschw. Personenwagen zurückgelegten 2 301 821 Achsmeilen . . . . .	6,9433 Pfg.	—	—
für jede der von den Braunschw. Gepäckwagen zurückgelegten 1 044 403 Achsmeilen . . . . .	3 346 224 Achsmeilen	—	0,3563 Pf.
für jede der von den Braunschw. Güterwagen zurückgelegten 8 882 457 Achsmeilen . . . . .	9 926 860 Achsmeilen	4,946 „	—
für jede der von den Braunschw. und fremden Wagen auf den Braunschweigischen Bahnen zurückgelegten 16 563 185 Achsmeilen . . . . .	—	0,285 Pf.	—

## XX. Uebersicht der Betriebsverhältnisse seit Erbauung

Jahr	Im Betriebe befindliche Bahnlänge			Beschaffte Nutzmeilen				Beschaffte Achsmeilen.	Frequenz					Brutto-Einnahme			
	auf Schienengleisen. Brschw. Meilen.	auf Landwegen. Br. Meil.	während der Dauer von Mont.	auf der Schienenbahn		auf Landwegen mittelst Pferden.	im Ganzen.		im Ganzen.		pro Bahnzug.			aus dem Personenverkehre (excl. Gepäckfracht). Thlr.	aus dem Güterverkehre (incl. Gepäckfracht). Thlr.	Varia. Thlr.	im Ganzen. Thlr.
				mittelst Locomotiven.	mittelst Pferden.				Personenverkehr.	Güterverkehr.	Achsen.	Personen.	Güter.				
1838	1½	—	1	375	—	—	375	?	?	?	?	?	?	2 766	16	118	2 900
1839	1½	—	12	5 514	—	—	5 514	?	?	?	?	?	?	33 162	193	1 462	34 817
1840	1½ 5	— 1	7½ 4½	7 196	608	560	8 364	?	?	?	?	?	?	29 496	2 166	1 838	33 500
1841	5 6	1	10 2	10 676	1 684	1 440	13 800	?	?	?	?	?	?	39 625	16 556	1 444	57 625
1842	6	—	12	11 984	1 660	—	13 644	?	?	?	?	?	?	46 079	29 065	5 573	80 717
1843	6 13½	—	6½ 5½	20 267	1 812	—	22 079	?	?	?	?	?	?	81 063	40 127	8 139	129 329
1844	13½ 16	—	4½ 7½	37 713	—	—	37 713	?	?	?	?	?	?	144 440	80 793	1 934	227 167
1845	16	—	12	40 918	—	—	40 918	?	1 454 000	5 836 000	?	35,5	143	155 645	93 954	2 242	251 841
1846	16	—	12	40 638	—	—	40 638	?	1 902 000	5 495 000	?	46,8	134	173 657	127 606	5 288	306 551
1847	16	—	12	49 824	—	—	49 824	?	2 063 000	13 850 000	?	41,4	278	187 300	179 628	4 108	371 036
1848	16	—	12	54 199	—	—	54 199	1 359 966	2 367 000	15 211 000	25,1	43,7	281	211 984	212 874	5 765	430 623
1849	16	—	12	54 440	—	—	54 440	1 826 833	2 443 000	22 095 000	33,6	44,9	406	221 098	317 396	33 661	572 155
1850	16	—	12	55 873	—	—	55 873	1 967 097	2 613 088	31 513 714	35,2	46,8	564	231 468	370 957	5 874	608 317
1851	16	—	12	62 344	—	—	62 344	2 194 562	3 334 691	36 290 783	35,2	53,5	582	286 255	406 402	6 637	699 294
1852	16	—	12	74 254	—	—	74 254	2 588 208	3 455 997	42 251 830	34,9	46,5	569	294 848	445 496	13 927	754 271
1853	16	—	12	78 419	—	—	78 419	2 931 102	3 532 127	47 636 146	37,4	45,0	607	300 343	531 737	17 656	849 736
1854	16	—	12	88 558	—	—	88 558	3 404 123	3 766 484	62 109 163	38,4	42,5	701	309 569	639 999	14 282	963 850
1855	16	—	12	96 768	—	—	96 768	3 734 095	3 567 923	69 381 360	38,6	36,9	717	303 026	708 677	13 805	1 030 508
1856	16 8	— —	12 5	101 059	—	—	101 059	4 126 765	4 160 906	81 010 371	40,8	41,2	802	346 319 14 403	832 798 979	10 522 —	1 189 639 15 382
1857	24	—	12	130 283	—	—	130 283	5 251 066	5 541 163	106 494 664	40,5	42,5	817	432 158	1 050 653	11 952	1 494 763
1858	24 3	— —	12 5	140 945	—	—	140 945	5 328 754	5 995 160	92 041 361	37,8	42,5	653	444 815 8 462	928 309 4 899	9 758 574	1 382 882 13 935
1859	27	—	12	139 897	—	—	139 897	5 271 944	5 551 105	92 275 816	37,6	39,6	659	445 974	963 393	11 041	1 420 408
1860	27	—	12	147 335	—	—	147 335	5 798 397	5 682 410	116 640 675	39,3	38,6	792	469 184	1 111 462	11 537	1 592 183
1861	27	—	12	155 585	—	—	155 585	6 380 389	6 123 098	129 481 991	41,0	39,4	832	498 390	1 240 963	12 282	1 751 635
1862	27	—	12	163 839	—	—	168 839	7 270 867	6 304 868	156 957 383	42,2	37,3	929	512 756	1 349 894	13 362	1 876 012
1863	27	—	12	178 888	—	—	178 888	7 452 079	6 742 663	166 033 842	41,7	37,7	928	533 521	1 315 548	12 240	1 861 309
1864	27 ½	— —	12 9½	192 845	—	—	192 845	8 450 025	7 068 995	220 661 767	43,8	36,7	1144	560 783	1 575 636	13 344	2 149 763
1865	27½ 6¾	— —	12 2⅔	198 686 4 740	— —	— —	198 686 4 740	8 760 691 107 425	7 370 261 92 284	220 691 148 2 881 469	44,1 23,0	37,1 19,5	1111 608	605 892	1 597 071	13 311	2 216 274
1866	33⅞ 1¾	— —	12 9¼	244 737 4 282	— —	— —	244 737 4 282	10 658 786 77 951	9 379 191 91 837	265 067 287 1 484 015	43,6 18,2	38,3 21,4	1083 347	675 040	1 877 156	15 937 17 090	2 568 133 17 090
1867	33⅞ 1¾	— —	12 12	251 971 5 277	— —	— —	251 971 5 277	12 248 819 83 497	9 183 549 113 829	326 628 051 1 818 959	47,9 15,8	36,1 21,7	1277 345	749 300	2 210 640	21 765 21 154	2 981 705 21 154
1868	33,8 3,3 1,8	— — —	12 6 12	303 648 6 684	— —	— —	303 648 6 684	13 276 163 103 436	9 619 211 137 166	352 667 700 2 294 715	43,7 15,4	31,7 20,5	1161 343	762 306 —	2 260 199 —	20 769 23 639	3 043 274 23 639
1869	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33 023 41

### der Bahnen bis zum Ende des Jahres 1872.

Einnahme				Ausgabe (excl. der Zuschüsse zum Reservefonds)					Betriebsausgabe			Extrabaufonds.						
pro Meile der ganzen Betriebs- länge und pro Jahr.	pro Nutz- meile.	pro Per- son und Meile.  Silber- Pfg.	pro Cent- ner Gut u. Meile.  Silber- Pfg.	für den Betrieb	für Neubau- gegen- stände.	für fremde Zwecke.	Abliefe- rung an die Staats- casse.	im Ganzen	pro Bahn- meile und Jahr.	pro Nutz- meile.	pro Achse- meile.  Silber- Pfg.	Einnahme			Ausgabe			
												aus den Betriebs- auf- künften.	aus anderen Quellen.	im Ganzen.	für Erweite- rungs- anlagen.	für Vollendung von Unter- haltungs- gegenständen.	für fremde Zwecke.	im Ganzen.
Thlr.	Thlr.			Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Silber- Pfg.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
23 200	7,73	?	?	1 763	—	—	—	1 763	14 104	4,70	?	—	—	—	—	—	—	—
23 211	6,31	?	?	21 151	—	—	847	21 998	14 101	3,83	?	—	—	—	—	—	—	—
10 510	4,00	?	?	29 236	—	—	13 125	42 361	9 172	3,50	?	—	—	—	—	—	—	—
9 604	4,17	?	?	54 815	—	—	8 750	63 565	9 136	3,97	?	—	—	—	—	—	—	—
13 453	5,91	?	?	57 218	—	—	29 750	86 968	9 536	4,19	?	—	—	—	—	—	—	—
13 704	5,86	?	?	90 846	7 056	—	16 319	114 221	9 630	4,11	?	—	—	—	—	—	—	—
15 082	6,02	?	?	162 990	—	—	65 000	227 990	10 821	4,32	?	—	—	—	—	—	—	—
15 740	6,15	38,53	5,80	185 079	—	—	65 000	250 079	11 567	4,52	?	—	—	—	—	—	—	—
19 160	7,54	32,87	4,86	199 324	—	—	75 000	274 324	12 458	4,90	?	—	—	—	—	—	—	—
23 190	7,45	32,69	4,68	252 602	19 331	—	93 000	364 933	15 788	5,07	?	—	—	—	—	—	—	—
26 914	7,95	32,24	5,04	251 609	84 470	—	73 500	409 579	15 725	4,64	66,6	—	—	—	—	—	—	—
35 760	10,51	32,58	5,17	296 840	33 241	—	120 000	450 081	18 552	5,45	58,6	—	—	—	—	—	—	—
38 020	10,89	31,88	4,28	330 996	160 848	3 870	140 000	635 714	20 687	5,92	60,5	50 000	—	50 000	—	—	—	—
43 706	11,22	30,90	4,10	333 862	68 167	15 910	164 000	581 939	20 866	5,36	54,7	230 357	5 972	236 329	—	—	—	—
47 142	10,16	30,71	3,80	352 349	6 311	5 106	164 000	527 766	23 490	4,75	49,0	226 505	9 693	236 198	221 260	—	—	221 260
53 108	10,84	38,40	4,16	385 164	26 527	—	166 179	577 870	24 073	4,91	47,3	131 301	—	131 301	187 156	—	—	187 156
60 241	10,88	36,11	3,78	494 172	29 442	—	360 716	884 330	30 886	5,58	52,2	112 575	—	112 575	148 210	—	—	148 210
64 407	10,65	39,01	3,72	572 441	1 784	—	229 925	804 150	35 777	5,92	55,2	91 150	—	91 150	124 414	—	—	124 414
74 352	11,77	38,44	3,73	563 435	16 082	—	236 123	815 640	35 215	5,58	49,9	176 483	—	176 483	156 658	—	—	156 658
—	—	—	—	13 917	—	—	17 763	31 680	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62 282	11,47	38,84	3,59	766 773	44 804	—	620 657	1 432 234	31 949	5,89	52,6	155 172	—	155 172	246 000	—	—	246 000
57 620) 4 645) (in 5 Monaten)	9,91	39,98	3,71	714 777	74 469	12 407	342 561	1 144 214	26 473	5,07	48,2	416 400	—	416 400	168 292	—	—	168 292
52 608	10,15	37,04	3,80	700 547	70 078	982	472 964	1 244 571	25 946	5,01	47,9	29 124	—	29 124	113 720	—	2 558	116 278
58 970	10,81	38,05	3,53	761 499	83 684	2 133	594 535	1 441 851	28 204	5,17	47,3	172 190	—	172 190	68 398	—	5 350	73 748
64 875	11,28	37,96	3,54	884 413	53 538	4 824	405 793	1 348 568	32 756	5,68	49,9	12 968	—	12 968	127 099	—	4 385	131 484
69 481	11,11	38,50	3,17	943 145	223 795	899	402 535	1 570 374	34 931	5,59	46,7	232 198	—	232 198	19 826	—	145	19 971
68 937	10,40	37,57	2,92	892 762	98 139	1 099	394 925	1 386 925	33 065	4,99	43,1	99 273	—	99 273	219 603	—	5 751	225 354
79 621	11,15	37,69	2,60	935 049	286	804	484 646	1 420 785	34 631	4,85	39,8	683 742	—	683 742	216 580	—	5 639	222 219
76 865	10,89	38,47	2,62	1 056 346	115 038	989	488 671	1 661 044	36 552	5,19	42,8	467 873	923	468 796	425 934	—	—	425 934
75 980	10,49	33,74	2,60	1 335 943 17 090	41 056	1 000	483 789	1 861 788 17 090	39 525	5,46	45,1	316 146	—	316 146	521 390	11 557	—	532 947
88 216	11,83	41,34	2,48	1 485 877 21 154	90 654	95 999	1 404 131	3 076 661 21 154	43 961	5,90	43,7	663 298	—	663 298	614 412	17 531	—	631 943
85 847	10,02	41,15	2,41	1 673 568 23 639	38 528	1 003	1 100 000	2 813 099 23 639	47 209	5,51	45,4	354 204	—	354 204	514 103	441	—	514 544
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 000	20 000
—	—	—	—	16 862 391	1 387 328	147 025	9 234 204	27 630 948	—	—	—	4 620 959	16 588	4 637 547	4 093 055	29 529	43 823	4 166 412
Dazu 1) die dem Extrabaufonds überwiesenen . . . . .								4 620 959	Dazu: 1) die Ausgabe für Neubaugegenstände . . . . .						1 387 328			
2) die dem Holzmindener Bahnbaufonds überwiesenen . . . . .								669 500	2) die nebenstehenden, für den Holzmindener Bahn- bau verausgabten . . . . .						669 500			
3) der Bestand der Hauptcasse (Tab. XVII) . . . . .								102 010										
Summa Ausgabe, wie Einnahme . . . . .								33 023 417	Summa . . .						6 149 883			
welche dem Anlagecapitale in Tab. VI hinzugesetzt sind.																		

## Uebersicht der Betriebsverhältnisse seit Erbauung

Jahr.	Im Betriebe befindliche Bahnlänge			Beschaffte Nutzmeilen				Beschaffte Achsmeilen.	F r e q u e n z					B r u t t o - E i n n a h m e			
	auf Schienengleisen.	auf Landwegen.	während der Dauer von	auf der Schienenbahn		auf Landwegen mittelst Pferden.	im Ganzen.		im Ganzen.		pro Bahnzug.			aus dem Personenverkehre (excl. Gepäckfracht).	aus dem Güterverkehre (incl. Gepäckfracht).	Varia.	im Ganzen.
				mittelst Locomotiven.	mittelst Pferden.				Personenverkehr.	Güterverkehr.	Achsen.	Personen.	Güter.				
Brschw. Meilen.	Br. Meil.	Mont.					Pers.-Meil.	Ctr.-Meilen.		Stück.	Ctr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		
Be-stand	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1869	{ 37,1	—	12	340 723	—	—	340 723	14 059 880	10 670 639	379 444 670	41,3	31,0	1 099	778 620	2 382 780	277 981 <sup>1)</sup>	3 439 381 <sup>1)</sup>
	{ 1,8	—	12	6 427	—	—	6 427	109 779	149 271	2 516 359	17,1	23,2	392	—	—	24 697	24 697
1870	{ 37,1	—	12	350 135	—	—	350 135	15 820 264	9 025 348	420 512 510	45,1	25,8	1 201	1 049 666	2 648 654	230 343 <sup>2)</sup>	3 928 663 <sup>2)</sup>
	{ 1,8	—	12	5 363	—	—	5 363	99 809	120 581	2 767 010	18,6	22,5	516	—	—	21 935	21 935
1871	{ 37,1	—	12	341 173	—	—	341 173	16 372 441	15 247 599	514 815 306	48,0	44,7	1 509	1 155 964	3 149 812	71 029 <sup>3)</sup>	4 376 805
	{ 2,1	—	4														
	{ 1,8	—	12	5 938	—	—	5 938	110 252	152 042	2 934 324	18,6	25,6	494	—	—	24 775	24 775
1872	Reichs-Meilen.	R.-Meil.		413 901	—	—	413 901	16 432 094	10 754 101	491 012 010	39,7	26,0	1 186	849 086	2 851 121	223 669 <sup>4)</sup>	3 923 876
	{ 38,778	—	12														
	{ 3,456	—	7														
	{ 2,200	—	3 1/2														
{ 1,800	—	12	6 665	—	—	6 665	131 091	170 591	2 938 010	19,7	25,6	441	—	—	28 249	28 249	

<sup>1)</sup> Hierin sind die in Tab. XVII. A. erwähnten Zinsen auf die Baucapitale der verschiedenen Neubaufonds zu 256 609 Thaler mit enthalten.

<sup>2)</sup> Hierin sind die in Tab. XVII. A. erwähnten Zinsen auf die Baucapitale der verschiedenen Neubaufonds zu 208 891 Thaler mit enthalten.

<sup>3)</sup> Hierin sind die in Tab. XVII. A. erwähnten Zinsen von belegten Capitalien zu 47 110 Thaler mit enthalten.

<sup>4)</sup> Hierin sind die in Tab. XVII. A. erwähnten Zinsen von belegten Capitalien zu 171 064 Thaler und die daselbst im Betrage von 25 809 Thaler erwähnte rückständig gebliebenen Einnahmen aus den Jahren 1870 und 1871 mit enthalten.

der Bahnen bis zum Ende des Jahres 1872. (Fortsetzung.)

[illegible]

# XXI. Verhältnisse der Unterstützungsanstalt

für Arbeiter an den Braunschweigischen Eisenbahnen im Jahre 1872.

	Ständige Mitglieder der Classe				Zeitige Mitglieder der Classe					Ueberhaupt
	I.	II.	III.	in Summa	I.	II.	III.	IV.	in Summa	
Anzahl aller Mitglieder, welche Beiträge geleistet haben	835	1 031	243	2 109	1 155	567	455	3 678*	5 855	7 964
Anzahl aller Mitglieder, für welche Unterstützungen gezahlt worden sind, und zwar:										
Krankengeld . . . . .	168	208	19	395	410	100	84	1 152	1 746	2 141
Sterbegeld . . . . .	10	11	1	22	10	5	6	55	76	98
Pension . . . . .	9	12	1	22	—	—	—	—	—	22
Wittwengeld . . . . .	33	55	39	127	—	—	—	—	—	127
Waisengeld . . . . .	22	34	15	71	—	—	—	—	—	71
<i>Summa</i>	242	320	75	637	420	105	90	1 207	1 822	2 459
<b>Einnahme:</b>										
Geleistete Beiträge . . . . . Thlr.	6 700	7 264	1 116	15 080	2 826	838	530	12 260	16 454	31 534
Capitalzinsen . . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 705
Varia . . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Summa Einnahme Thlr.</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38 239
<b>Ausgabe:</b>										
Krankengeld . . . . . Thlr.	1 400	1 230	101	2 731	2 796	515	287	5 650	9 248	11 979
Honorar für Aerzte und extraordinäre Verpflegung Thlr.	—	—	—	1 110	—	—	—	—	5 644	6 754
Sterbegeld . . . . . Thlr.	210	185	12	407	186	93	78	656	1 013	1 420
Pension . . . . . Thlr.	374	590	43	1 007	—	—	—	—	—	1 007
Wittwengeld . . . . . Thlr.	907	1 352	810	3 069	—	—	—	—	—	3 069
Waisengeld . . . . . Thlr.	507	575	193	1 275	—	—	—	—	—	1 275
Zurückgezahlte Beiträge . . . . . Thlr.	—	—	—	39	—	—	—	—	—	39
<i>Summa Ausgabe Thlr.</i>	3 398	3 932	1 159	9 638	2 982	608	365	6 306	15 905	25 543
Ueberschuss der Einnahme über die Ausgabe . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 696
<b>Vermögensabrechnung:</b>										
Vorstehender Ueberschuss . . . . . Thr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 696
Hierzu Betrag von 2 ausgelosten hiesigen Landesschuldverschreibungen zu 1000 Thlr. und 500 Thlr. . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 500
Desgleichen für Obligationen der gekündigten Norddeutschen Bundesanleihe, nominell 9000 Thlr. . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 011
<i>Summa Thlr.</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23 207
Vorausgab sind dagegen zum Ankaufe von 4½proc. Prioritätsobligationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zum Nennwerthe von 8000 Thlr. . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 911
5proc. Prioritätsobligationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zum Nennwerthe von 14 500 Thlr. . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 798
Hierzu Vorschuss am Schlusse des Rechnungsjahres 1871 . . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 696
<i>Summa Thlr.</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24 405
Mithin Vorschuss am Schlusse des Rechnungsjahres 1872 . . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 198

\* Die Anzahl der zeitigen Mitglieder IV. Classe ist nach den Beiträgen festgestellt, wie wenn diese Mitglieder das ganze Jahr hindurch in Arbeit gewesen wären.

Verhältnisse der Unterstützungsanstalt für Arbeiter an den Braunschweigischen  
Eisenbahnen im Jahre 1872. (Fortsetzung.)

	Ständige Mitglieder der Classe				Zeitige Mitglieder der Classe					Ueber- haupt
	I.	II.	III.	in Summa	I.	II.	III.	IV.	in Summa	
Am Schlusse des Jahres 1871 waren an zinstragenden Papieren vorhanden nominell an										
3½proc. hiesigen Landesschuldverschreibungen Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	171 500
5proc. Nordd. Bundesanleihe . . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 000
Im Jahre 1872 sind davon, wie vorstehend, eingelöst:										
hiesige Landesschuldverschreibungen . . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 500
Nordd. Bundesanleihe . . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 000
Rest an hiesigen Landesschuldverschreibungen . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	170 000
Zugang im Jahre 1872:										
Prioritätsobligationen d. Berg.-Märk. Eisenb.-Gesellsch.										
4½proc. nominell . . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 000
5proc. „ . . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 500
Mithin Bestand am Schlusse des Jahres 1872:										
3½proc. hies. Landesschuldversch. nominell . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	170 000
4½proc. Prioritätsobligationen d. Berg.-Märk. Eisenb.-Gesellsch. nominell . . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 000
5proc. dergl. nominell . . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 500
welche bei einem Course von resp. 87 Proc., 99¼ Proc. und 102¾ Proc. einen Verkehrswerth haben von insgesamt ca. . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	170 739
Krankheitstage, nach Procenten von den gesunden Tagen sämtlicher Mitglieder . . . . .	—	—	—	1,65	—	—	—	—	2,93	2,6
Sterbefälle, nach Procenten der lebenden Mitglieder . .	—	—	—	1,04	—	—	—	—	1,3	1,23



## XXII. Maass-, Gewichts-

## A. L ä n g e n

## 1. Ein

a) des alten braunschweigischen Längenmaasses.

Meilen	Ruthen	Fuss	Zoll	Linien
1	1625 1	26000 16 1	192 12 1	144 12

2. Vergleichung des braunschweigischen mit dem deutschen metrischen.

Braunschweig. Längenmaass			Deutsches metrisches Längenmaass				
Meilen	Ruthen	Fuss	Meilen	Kilometer	Meter	Centimtr.	Millimtr.
1	1	1	0,98925	7,41942	7419,4224 4,5658 0,2854	456,5800 28,5362	285,3624

3. Vergleichung des deutschen metrischen, des preussischen

Deutsches metrisches Längenmaass			Preussisches Längenmaass	
Meilen	Kilometer	Meter	Meilen	Fuss
1	1	1	1	1

## B. G e

1. Eintheilung des Gewichtes.

Deutsches Gewicht				
Centner.	Kilogramm	Pfund.	Dekagramm	Gramm
1	50 1	100 2 1	5000 100 50 1	50 000 1 000 500 10

2. Vergleichung des deutschen

Deutsches Gewicht		
Centner	Kilogramm	Pfund
1	1	1

# und Münztabelle.

m a a s s.

theilung

b) des neuen deutschen metrischen Längenmaasses.

Meilen	Kilometer	Meter	Centimeter	Millimeter
1	7,5 1	7 500 1 000 1	100 000 100 1	1 000 10

dem preussischen und einigen fremden Längenmaassen.

Preussisches Längenmaass			Franz. Längenmaass		Englisches Längenmaass		
Meilen	Ruthen	Fuss	Kilomtr.	Meter	Meilen	Yards	Fuss
0,985	1970 1,2123	23 640 14,5475 0,90922	7,41942	7419,4224 4,5658 0,2854	4,61	8114 4,993	24 342 14,98 0,93625

und einiger fremder mit dem braunschweigischen Längenmaasse.

Franz. Längenmaass		Engl. Längenmaass		Brschw. Längenm.	
Kilometer	Meter	Meilen	Fuss	Meilen	Fuss
1	1	1	1	1,01100 0,1348 1,015 0,217	23 286 3504,3159 3,50432 26 390 1,0998 5 642 1,068

w i c h t.

mit fremden Gewichten.

3. Vergleichung fremder mit dem deutschen Gewichte.

Frz. Gew.	Englisch. Gewicht	
Kilogr.	Centner	Pfund
50	0,9842	110,23
1		2,2046
0,5		1,1023

Englisches Gewicht			Franz. Gew.	Deutsches Gewicht		
Tonnen	Centner	Pfund	Kilogramm	Centner	Kilogr.	Pfund
1	1	1	1	20,32 1,016	1 016 50,8	2 032 101,6 0,9072
					1	2

## C. M ü n z e.

## 1. Eintheilung der braunschweigischen Münze.

Thaler	Groschen	Silberpfennige
1	30	360
	1	12

## 2. Vergleichung der braunschweigischen mit einigen fremden Münzen.

Braunschw. u. preussische Münze			Französische Münze		Englische Münze		
Thaler	Silbergr.	Silberpf.	Franken	Centimen	Pfund	Schilling	Pence
1	1	1	3,70	12,33 1,028	0,1459	2,917 0,0973	1,167 0,097

## 3. Vergleichung einiger fremder mit der braunschweigischen Münze.

Englische Münze	Französ. Münze	Braunschweig. Münze	
Pfund	Franken	Thaler	Silbergr.
1	1	6,854 0,27	8,1

## D. Maasse für mechanische Leistungen.

In den vorliegenden Betriebs-Resultaten ist zu verstehen unter dem Ausdrucke:

Achsmeiße	der Transport von 1 Wagenachse über die Entfernung von 1 Meiße						
Personenmeiße	" " " 1 Person	"	"	"	"	1	"
Centnermeiße	" " " 1 Centner	"	"	"	"	1	"
Nutzmeiße	" " " 1 Zuge	"	"	"	"	1	"

